X kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 10)**

z dnia 22 lutego 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 10)

22 lutego 2024 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Kacpra Płażyńskiego (PiS)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie informacji na temat realizacji programu „Miecznik" ze szczególnym uwzględnieniem dostosowania infrastruktury stoczniowej do budowy okrętów dla Marynarki Wojennej w ramach tego programu;

– rozpatrzenie informacji na temat polityki rządu w stosunku do sektora stoczniowego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Arkadiusz Marchewka** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami; **Marcin Kulasek** sekretarz stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych wraz ze współpracownikami; **Piotr Czajkowski** naczelnik Wydziału Nadzoru w Departamencie Instrumentów Rozwojowych Kancelarii Prezesa Rady Ministrów; **Grzegorz Pazura** dyrektor Departamentu Instrumentów Finansowych Kancelarii Prezesa Rady Ministrów; kmdr **Piotr Skóra** szef Szefostwa Techniki Morskiej w Agencji Uzbrojenia; płk. **Piotr Paluch** zastępca Szefa Agencji Uzbrojenia; wiceadmirał **Jarosław Ziemiański** inspektor Marynarki Wojennej w Dowództwie Generalnym Rodzajów Sił Zbrojnych; **Henryk Ogryczak** prezes Zarządu Grupy Przemysłowej Baltic sp. z o.o. wraz ze współpracownikami; **Jacek Jurak** p.o. wicedyrektor Departamentu Rolnictwa i Rozwoju Wsi Najwyższej Izby Kontroli; **Witold Olczyk** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli; **Krzysztof Michalski** wiceprezes zarządu ARP SA; **Paweł Lulewicz** prezes Zarządu PGZ Stocznia Wojenna wraz ze współpracownikami; **Adrian Borys** radca w Departamencie Monitorowania Pomocy Publicznej Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów; **Jacek Rosengart** przewodniczący Międzyzakładowego Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej Gdańskiej Stoczni Remontowej, wiceprzewodniczący WZZ PGM; **Włodzimierz Wiśniewski** przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej MSR Gryfia Szczecin; **Mirosław Borowski** przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej SR Nauta; **Jakub Dulski** doradca Klubu Parlamentarnego PSL-TD oraz **Bartłomiej Kwiecień** asystent przewodniczącego Komisji.

W posiedzeniu udział wzięła pracownica Kancelarii Sejmu **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Witam państwa serdecznie. Dzisiaj w porządku obrad mamy dwa punkty. Pierwszy to rozpatrzenie informacji na temat realizacji programu „Miecznik" ze szczególnym uwzględnieniem dostosowania infrastruktury stoczniowej do budowy okrętów dla Marynarki Wojennej w ramach tego programu.

Na początku chcę państwu przekazać, czemu jeden z punktów jest taki szczegółowy. W ostatnich latach Marynarka Wojenna przeżywa pewien renesans i bardzo dobrze widzimy, jakie są zagrożenia, jak rozwija się nasza infrastruktura krytyczna na Morzu Bałtyckim, ile zyskują polskie porty i musimy mieć czym to chronić. Przez długie lata Marynarka Wojenna niestety, ale była coraz bardziej zakurzona. Cieszą nas te realizacje w ostatnich latach. Regularnie jesteśmy zapraszani na cięcie blach na stępkę różnych

projektów. Zdaje się, że piąty „Kormoran" już jest w realizacji. Ostatnio też cięcie blachy pod „Delfina", czyli pod okręt rozpoznania radioelektronicznego, seria holowników. Ale dlaczego dzisiaj o fregatach i o „Mieczniku"? Jest to projekt, który nigdy nie był realizowany w historii polskiej Marynarki Wojennej i w historii polskiego przemysłu stoczniowego. Żaden taki nowoczesny projekt, który wymaga tak dużej kooperacji, współpracy i zaawansowania technologicznego nigdy nie był realizowany. Polska nigdy nie miała tak nowoczesnych jednostek. Kiedyś zostaną one zwodowane i uzbrojone, w związku z czym uważam, że niezwykle ważnym jest to, aby przy zmianie rządów, ponad podziałami politycznymi, w interesie Polski i naszego bezpieczeństwa jest to, żeby kontynuować projekty tego typu i żeby wiedzieć, na jakim obecnie jesteśmy etapie. Jako Komisja Gospodarki Morskiej również powinniśmy kontrolować ten proces, bo jest to wielka szansa dla polskiej Marynarki Wojennej, ale też wielka szansa dla polskiego przemysłu stoczniowego, nie tylko dosłownego uzbrojenia się, ale też tego know-how łańcucha dostaw i później z powodzeniem realizacji innych ważnych projektów, o ile ten zakończy się sukcesem. Myślę, że jest to nasza wspólna odpowiedzialność, żeby tak się wydarzyło i dlatego dzisiaj również będziemy to omawiać.

Szanowni państwo, po tym wstępie dziękuję za przybycie panom ministrom. Jednocześnie przekazuję głos, jako referentowi tej sprawy, panu ministrowi Marcinowi Kulaskowi, który, jak rozumiem, prowadzi tę sprawę w MAP. Przekazuję głos panu ministrowi.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych Marcin Kulasek:

Dziękuję bardzo. Szanowny panie przewodniczący, panowie ministrowie, panie posłanki, panowie posłowie, panowie oficerowie, szanowni państwo, z uwagi na przedmiot i tematykę dzisiejszego posiedzenia Komisji, które dotyczy zarówno programu „Miecznik", ale też sektora stoczniowego, chciałbym wskazać, iż w moim bezpośrednim nadzorze Ministerstwa Aktywów Państwowych znajdują się dwie stocznie: PGZ Stocznia Wojenna Sp. z o.o. i Stocznia Remontowa Nauta SA. PGZ Stocznia Wojenna Sp. z o.o., która jest najstarszą polską stocznią działającą od 1922 roku, kontynuuje działalność Stoczni Marynarki Wojennej. Stocznia oferuje usługi w zakresie projektowania, remontów, przebudowy, modernizacji, konserwacji jednostek Marynarki Wojennej, jednostek cywilnych i konstrukcji pływających, a także w zakresie nowych budów. Silne zaplecze techniczne, potencjał zarówno konstrukcyjny, jak i technologiczny, może nie tylko utrzymać w gotowości technicznej okręty, lecz także wzmocnić i rozbudować siły morskie Marynarki Wojennej RP. Jako jedyna w Polsce stocznia posiada w swych strukturach ośrodek uzbrojenia i elektroniki, który specjalizuje się w projektowaniu, produkcji oraz serwisie systemów łączności, nawigacji, zabezpieczeń technicznych i sieci teleinformatycznych. W celu dostarczenia najwyższej jakości okrętów, usług remontowych i modernizacji dla Marynarki Wojennej RP oraz innych odbiorców spółka opracowała w kwietniu 2022 roku strategię funkcjonowania spółki na lata 2022-2026. Przedmiotowy dokument uwzględnia zarówno wykonanie przez spółkę umowy inwestycji zawartej dnia 27 stycznia 2017 r. pomiędzy PGZ Stocznia Wojenna a Polską Grupą Zbrojeniową SA, jak i realizację projektu pod nazwą „Zwiększenie zdolności produkcyjnych i remontowych Polskiej Grupy Zbrojeniowej SA oraz spółek zależnych w celu utrzymania potencjału krajowego przemysłu obronnego w zakresie realizacji zadań Modernizacji Technicznej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej", na który zostało udzielone wsparcie niebędące pomocą publiczną, a także wykonanie szeregu dalszych działań skutkujących stworzeniem warunków dla prowadzenia rentownej działalności przedsiębiorstwa.

Przechodząc nieco do pkt 2 posiedzenia, wskazuję, że z zakresu sektora stoczniowego w grupie PGZ, nad którym nadzór sprawuje minister aktywów państwowych, funkcjonują PGZ Stocznia Wojenna Sp. z o.o. i Stocznia Remontowa Nauta SA. Odnośnie Stoczni Remontowej Nauta SA, spółka ta wraz ze swoją grupą kapitałową należy do grupy PGZ od czerwca 2023 roku, kiedy to PGZ SA nabyła większościowy pakiet akcji Stoczni Remontowej Nauta SA od MARS Funduszu Inwestycyjnego Zamkniętego. Obecnie PGZ SA posiada akcje stanowiące 65,06% kapitału zakładowego tej spółki. Stocznia Remontowa Nauta SA specjalizuje się przede wszystkim w remontach i przebudowach jednostek pływających cywilnych, ale także w remontach jednostek wojsko-

wych. Od kwietnia 2020 roku wobec Stoczni Remontowej Nauta SA prowadzone było przyspieszone postępowanie układowe. W czerwcu 2021 roku sąd wydał postanowienie o zatwierdzeniu układów w przyspieszonym postępowaniu układowym, które uprawomocniło się w listopadzie 2021 roku. W wyniku realizacji postanowień układu sytuacja spółki znacząco się poprawiła na skutek umorzenia części zobowiązań oraz konwersji części zobowiązań na kapitał zakładowy. W ramach procesu restrukturyzacji przedsiębiorstwa przygotowano procedurę pozyskania pożyczki z ARP SA na restrukturyzację, jednak z uwagi na przedłużający się proces notyfikacji przez Komisję Europejską, ostatecznie spółka wycofała wniosek w tej sprawie. W 2023 roku sfinalizowano projekt odkupienia przez spółkę tak zwanego suchego doku. Obecnie spółka z powodzeniem realizuje kolejne kontrakty, generując zysk na każdym poziomie działalności, na bieżąco reguluje swoje zobowiązania i wykonuje postanowienia układu.

Co do kwestii szczegółowych dalszej informacji udzieli pan Paweł Sobczyk, zastępca dyrektora Departamentu Projektów Strategicznych w Ministerstwie Aktywów Państwowych. Jeżeli państwo pozwolą, to przedstawię dzisiaj obecnych z nami: pan Paweł Lulewicz, prezes Zarządu PGZ Stocznia Wojenna, a także przedstawiciele Agencji Uzbrojenia, pan admirał Jarosław Ziemiański, inspektor Marynarki Wojennej. Dodatkowo pan pułkownik Piotr Paluch, zastępca Szefa Agencji Uzbrojenia oraz pan komandor Piotr Skóra, szef Szefostwa Techniki Morskiej w Agencji Uzbrojenia. Jeżeli państwo pozwolą, to pan dyrektor będzie kontynuował.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tak, bardzo proszę. Dziękuję, panie ministrze. Prosiłbym, abyśmy w pkt 1 rozmawiali tylko o „Mieczniku", a w pkt 2 porozmawiamy szerzej o działalności Nauty i Stoczni Wojennej. W pkt 1 „Miecznik".

Zastępca dyrektora Departamentu Projektów Strategicznych MAP Paweł Sobczyk:

Dzień dobry. Szanowny panie przewodniczący, szanowni panowie ministrowie, państwo posłowie, panowie oficerowie, szanowni państwo, pozwoliliśmy sobie wytworzyć na potrzeby dzisiejszego posiedzenia Komisji prezentację w bardzo bliskiej współpracy z PGZ i ze Stocznią Wojenną, którą macie teraz państwo przyjemność widzieć. Pierwszy slajd odnoszący się do historii Stoczni Wojennej i to o czym powiedział pan minister, bo ta historia jest dosyć skomplikowana i w zasadzie to, z czym mamy do czynienia dzisiaj, jest poprzedzone kilkuletnim okresem ciężkiej pracy i też odpowiednich nakładów, które były inwestowane w Stocznię, aby dojść do tego poziomu, który mamy teraz. Przed państwem widnieje slajd pokazujący, jak kształtowały się finanse PGZ Stoczni Wojennej i można zauważyć, że w 2019 roku Stocznia zanotowała stratę w wysokości prawie 65 mln zł netto. Ona cyklicznie zmniejszała się, tak aby na koniec 2022 roku Stocznia odnotowała zysk netto w kwocie 21 149 tys. zł, zaś za 2023 rok ten zysk netto, bo został on już policzony, wynosi prawie 57 mln zł. To pokazuje, że przede wszystkim ten program, którym jest „Miecznik", pozwolił Stoczni nie tylko nabrać rozpędu, ale też znacznie poprawić jej kondycję finansową. Na pewno można to uznać jako bardzo duży sukces programu „Miecznik".

Co do samego programu „Miecznik", to w ramach tego programu pozyskane zostaną trzy okręty. Każdy z nich dostał już własną nazwę, zaś proces produkcyjny jest widoczny przed państwem. Jest to bardzo uproszczony proces produkcyjny, bo on pokazuje tak naprawdę tylko cztery etapy, czyli cięcie blach, stępka, wodowanie i przekazanie. Nie dalej jak dwa tygodnie temu mieliśmy do czynienia z uroczystością położenia stępki pod okręt Wicher. Myślę, że każdy z państwa odnotował to wydarzenie, które było pokazywane dosyć szeroko. Można zobaczyć, że ORP Wicher powinien zostać zwodowany w trzecim kwartale 2029 roku, Burza to już drugi kwartał 2030 roku i proces „Miecznika" zostanie zakończony ORP Huragan, który zgodnie z grafikiem powinien być przekazany pod koniec 2031 roku.

Tytułem przypomnienia, chociaż myślę, że większość z państwa albo wszyscy o tym wiedzą, chciałbym powiedzieć, że fregaty „Miecznik" to trzy nowoczesne okręty, które będą zbudowane przede wszystkim w PGZ Stoczni Wojennej, ale także przy wsparciu Polskiej Grupy Zbrojeniowej dla Polskiej Marynarki Wojennej. Fregaty te będą bazować

na projekcie okrętu Arrowhead 140 firmy Babcock International, dostosowanym do wymagań polskiej marynarki. Fregaty „Miecznik" mają wejść do służby w latach 2028-2031. „Miecznik" zostaną wyposażone w najbardziej zaawansowany system walki obejmujący podsystem dowodzenia, rozpoznania walki radioelektronicznej, obrony przeciwlotniczej i przeciwrakietowej, system rażenia woda-woda i woda-ziemia oraz torpedy przeznaczone do zwalczania okrętów podwodnych. Okręty będą posiadały w swoim ukompletowaniu radary wielofunkcyjne średniego i dalekiego zasięgu oraz radar kierowania ogniem, a także sonary: kadłubowy i holowany. Kilka informacji na temat podstawowych parametrów jednostek. Będą to jednostki o długości całkowitej około 138 m, szerokości maksymalnej 20 m i wysokości około 10 m, mowa tutaj o pierwszym pokładzie, wyporności maksymalnej łącznie z wyposażeniem dodatkowym i poszyciem około 7000 t, zasięgu około 8000 mil morskich, prędkości maksymalnej 28 węzłów, napędu składającego się z 4 silników tłokowych wysokoprężnych w układzie coat z 2 śrubami nastawnymi. Załoga liczyć będzie 120 osób, plus około 60 osób dodatkowego personelu. Aktualnie z naszych informacji, które posiadamy, które zostały przedstawione przez spółki, proces budowy fregat realizowany jest zgodnie z harmonogramem wynegocjowanym i uzgodnionym z zamawiającym, czyli z Agencją Uzbrojenia. Na potwierdzenie tego, że dokonano tej uroczystości, o której mówiłem, czyli położenia stępki, jest zdjęcie z około dwóch tygodni temu, na którym widać stępkę, która była tutaj oficjalnie położona.

Przechodząc dalej do kwestii inwestycyjnych, przed państwem jest zdjęcie, ale to zdjęcie jest częściowo zdjęciem, bo częściowo jest też grafiką, na którym można zauważyć, jak wygląda albo jak wyglądać będzie po zakończeniu tego procesu Stocznia Wojenna. Przechodząc od lewej, tutaj mamy do czynienia z dokiem pływającym, który już istnieje i został przeniesiony z miejsca dotychczasowego użytkowania. Ze względu na rozbudowę portu w Gdyni powstanie nowa obrotnica umożliwiająca zawijanie jednostek o długości około 400 m, konieczne było przeniesienie doku pływającego o nośności 8 t do nowej lokalizacji wzdłuż powstającej hali kadłubowej, co państwo widzą na prezentowanej grafice. Wymaga to wkopania nowej wnęki dokowej, w której docelowo ten dok będzie wykorzystywany. Kolejna hala, jest to hala integracji kadłubów. Początek prac to marzec 2023 roku, planowane zakończenie na lipiec 2024 roku. Hala ta będzie służyła do integracji kadłubów fregat „Miecznik". Jej parametry to 154 m długości, 38,5 m szerokości, wysokość 42,99 cm, a powierzchnia to około 6000 m^2. Hala produkcyjna, która istnieje, została zupełnie zmodernizowana i wyposażona w nowe ukompletowanie, jeżeli chodzi o sprzęty. Z większości z tych hal, które państwo widzą, pozostał tak naprawdę tylko ich kształt, natomiast wszystko to, co jest w środku, będzie wyposażone w nowe urządzenia i będzie też znacząco odnowione.

Jeżeli chodzi o program inwestycyjny, to mamy tutaj do czynienia z rozbudową i modernizacją parku maszynowego w całym cyklu produkcyjnym fregat „Miecznik". Większość tych maszyn została już zainstalowana w dotychczasowo wykorzystywanych obiektach, a jako przykłady tych maszyn, które zostały tutaj zainstalowane, mogę wskazać przecinarkę plazmową wraz z systemem do cięcia rur BKM, ciąg sekcji płaskich fińskiej firmy PEMA, ciąg do obróbki profili – przecinarka CNC PCL 600 firmy HGG Profiling Equipment. Jeżeli chodzi o hale – kadłubowa i produkcyjna – oraz istniejące ciągi produkcyjne zostaną wyposażone w dużą ilość drobnych maszyn i urządzeń niezbędnych do prac wykończeniowych fregat. Inwestycje prowadzone na terenie Stoczni są realizowane w zgodności z budżetem oraz harmonogramem prowadzonych przez spółkę projektów inwestycyjnych. Zaawansowanie inwestycji szacowane jest na poziomie około 63% realizacji rzeczowej oraz około 58% wydatków finansowych.

Kolejny kamień milowy, który jest do osiągnięcia, to odbiór hali kadłubowej, którą widzicie państwo jako ten największy budynek. Jak państwo widzą, jest on pomalowany na niebiesko. Tutaj odbiór planowany jest na sierpień 2024 roku. Aktualnie trwa sporządzanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej obejmującej budowę magazynu, układu drogowego oraz przebudowę hali A11 na centrum biurowe programu „Miecznik". To jest ten budynek, który znajduje się przed budynkiem hali produkcyjnej. Będzie to zupełnie nowy budynek i pozwoli też Stoczni przenieść działalność administracyjno-biurową w inne miejsce, zaś z tego starego budynku Stocznia i Biuro się wyprowadzą.

Prace projektowe realizowane będą do końca marca 2024 roku, a po zakończeniu prac zostanie ogłoszony przetarg na wybór generalnego wykonawcy. Zakończenie planowane jest na czerwiec 2024 roku.

Na następnej grafice zobaczą państwo, jak wygląda ta hala produkcyjna, która jest koloru niebieskiego. Jako ciekawostka, chociaż nie wiem, czy powinienem kraść show panu prezesowi Lulewiczowi, ale mogę powiedzieć, że ucząc się na doświadczeniach zagranicznych, hala ta jest wyższa niż tego producenta, który dostarcza technologię kadłubową, co pozwoli na to, żeby cały proces był wykonywany w środku tej hali. Nie tak jak u dostawcy licencji i zarówno całego konceptu, gdzie kadłub musi wyjechać z hali, ponieważ hala jest zbyt niska. Tutaj udało się uniknąć tego problemu i wszystko będzie realizowane w środku. Widzicie państwo tę halę w obecnym etapie zaawansowania prac i uśmiechniętych pracowników.

Przechodząc do strategii związanej z potencjałem ludzkim, to przede wszystkim są to nowe kwalifikacje, które na pewno pozyska Stocznia i jej pracownicy oraz możliwości kompetencyjne, które będą służyły dalej Marynarce Wojennej. Nabycie nowych technologii, obsługi nowych materiałów oraz pozyskanie nowych maszyn, które będą pozwalały pracować na nowych materiałach. Współpraca ze szkołami – pan prezes intensywnie działa, aby nie tylko pozyskiwać te kadry, które już są na rynku, które można zachęcić do tego, żeby pracowały dla Stoczni, ale przede wszystkim, żeby kształcić kolejny narybek, tak żeby mógł on zasilać cyklicznie ten potencjał, który jest generowany w Stoczni. Umowy ramowe – te umowy ramowe, które są podpisywane z kontrahentami, tak żeby zapewnić nie tylko dopływ technologii i surowców, ale także dopływ kompetencji, które będą realizowane przez Stocznię. Również nowe etaty, nawiązuję tu trochę do tej współpracy ze szkołami, aby pozyskiwać nowych pracowników z otwartą głową, którzy mają kompetencje i są w stanie jeszcze wesprzeć działalność Stoczni, aktywnie uczestnicząc w całym tym procesie.

Jakie diagnozujemy kluczowe warunki do tego, żeby z powodzeniem móc zakończyć ten program i oddać okręty w terminie oraz w takiej kompletacji, jakie są przedmiotem zamówienia, z satysfakcją dla Marynarki Wojennej? Zapewnienie finansowania, czyli stały dopływ finansów, który pozwoli na realizowanie kolejnych etapów tego zamówienia. Wskazujemy tutaj także na brak zmian w konfiguracji okrętu. Jest to oczywiście pewnego rodzaju życzenie, natomiast praktyka pokazuje, że czasami musi dojść do pewnych zmian i mając świadomość takich okoliczności, spółka przygotowuje się do ewentualnego dyskursu ze stroną zamawiającą. Dokumentacja projektowa będzie w całości pomagała odpowiednio zrealizować ten projekt. Zasoby ludzkie, czyli nawiązując do tego, co powiedziałem, odpowiednia kadra, zarówno ta, która jest dopiero pozyskiwana z rynku, ta która już jest w spółce, ale także ta, która musi zostać wykształcona. Infrastruktura, czyli odpowiednie przygotowanie Stoczni pod to, aby można było realizować nie tylko projekt „Miecznik", który jest kołem zamachowym dla Stoczni, ale także, aby Stocznia była przygotowana do realizacji kolejnych projektów dla Sił Zbrojnych RP i Marynarki Wojennej. Nie tylko w zakresie serwisu tych okrętów, które są już w użyciu, ale także produkcji nowych, bo do tego Stocznia też jest gotowa. Efektywny nadzór właścicielski na każdym poziomie. My tak naprawdę, jako pośredni właściciel, bo głównym właścicielem zarówno Stoczni Wojennej, Stoczni Remontowej Nauta SA jest PGZ, wykonujemy tutaj nadzór właścicielski przy pomocy PGZ i mogę państwa zapewnić, że Departament Projektów Strategicznych ma cykliczny nadzór nad tym projektem i jest cyklicznie informowany o tym, czy jest on realizowany zgodnie z planem, a także czy nie ma żadnych opóźnień. Tyle z mojej strony na chwilę obecną. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję. Teraz pan prezes Lulewicz.

Prezes zarządu PGZ Stocznia Wojenna Paweł Lulewicz:

Panie przewodniczący, panowie posłowie, panie admirale, panowie oficerowie, panowie ministrowie, dziękując za zaproszenie na dzisiejsze posiedzenie, chcę powiedzieć dwa zdania, nawiązując trochę do tej prezentacji, którą przygotowaliśmy wspólnie z Ministerstwem Aktywów Państwowych. Ciężką pracą udało się odbudować rentowność spółki

na poziomie operacyjnym, co pozwoliło odbudować, oczywiście jest to proces, zaufanie naszego najważniejszego klienta, jakim jest Marynarka Wojenna. Jest ona ostatecznym klientem i użytkownikiem, a reprezentowana jest przez Szefostwo Techniki Morskiej w Agencji Uzbrojenia. Chcę bardzo serdecznie podziękować za tę dotychczasową współpracę. Kontynuując to, o czym powiedział pan dyrektor, chcę prosić o to, żebyśmy mogli realizować ten program poprzez zapewnienie tych czynników, które pozwoliliśmy sobie nazwać jako te czynniki krytyczne, kluczowe, które są niezbędne dla powodzenia programu, czyli kontynuowanie finansowania, współpraca na linii klient i konsorcjum, jeżeli chodzi o konfigurację, również współpraca z partnerem brytyjskim, od którego nabyliśmy dokumentację projektową, która też jest zrealizowana. To, co po stronie Stoczni, to przede wszystkim zapewnienie zasobów ludzkich, co jest oczywiście wyzwaniem nas wszystkich. Widzę również przedstawicieli innych stoczni, my też się z tym mierzymy, natomiast mamy na to plan i pomysł. Przede wszystkim opieramy się na współpracy z firmami, które istnieją na rynku. Zamiast wyciągać pracowników, wolimy budować rzetelną, solidną kooperację. Oczywiście program infrastrukturalny, bez którego nie byłaby możliwa efektywna i optymalna realizacja tak dużych i skomplikowanych projektów jak „Miecznik”.

Na koniec chcę też zaapelować do szanownej Komisji, do panów ministrów i do PGZ, korzystając z obecności, o to, że żeby ten nadzór rzeczywiście był efektywny, żebyście panowie patrzyli nam na ręce, ale też żebyśmy mogli liczyć na wasze wsparcie, bo jeżeli chodzi o tę robotę stoczniową, to wiadomo, że to my musimy wykonać, zgodnie z takim powiedzeniem: nie dostarczamy wymówek, dostarczamy okręty. Tego chcielibyśmy się trzymać w najbliższych latach. Dziękuję bardzo. Jeżeli są pytania, to jestem do państwa dyspozycji.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie prezesie. Poprosiłbym jeszcze pana admirała o to, by powiedział kilka słów na temat tego, jakie znaczenie ma ten projekt dla naszego bezpieczeństwa i rozwoju naszej floty. Panie ministrze, jeżeli nikt z państwa strony nie chce się wypowiadać na wstępie, to otworzymy dyskusję.

Inspektor Marynarki Wojennej w Dowództwie Generalnym Rodzajów Sił Zbrojnych wiceadmirał Jarosław Ziemiański:

Panie przewodniczący, panowie ministrowie, szanowni panowie posłowie, szanowni państwo, znaczenie projektu, „Miecznik”, fregat wielozadaniowych, jest to program, który dla nas jest bardzo ważnym projektem, który pozwoli nam odbudować system rażenia Marynarki Wojennej, odpowiadając jednocześnie na zagrożenia spodziewane czy definiowane już w obecnych czasach, jak i te, których spodziewamy się wraz z rozwojem technologii na morskim teatrze działań. Jest to bardzo istotne. Biorąc pod uwagę wojnę między Rosją a Ukrainą na Morzu Czarnym, jak również to, co się dzieje w tej chwili na Morzu Czerwonym, posiadanie efektywnych sił morskich, zarówno okrętów nawodnych i okrętów podwodnych, uzupełnianych przez tak zwane drony, czyli pojazdy, które działają w toni morskiej, na jej powierzchni i w przestrzeni powietrznej nad morzem, to jest właśnie system, który będzie zabezpieczał interesy naszego państwa nie tylko na Morzu Bałtyckim, ale wszędzie tam, gdzie interesy państwa będą tego wymagały. Również na morzach otaczających kontynent europejski. Również jeśli nasze państwo będzie chciało zaangażować nasze siły morskie w operacji na Morzu Czerwonym, czyli tam, gdzie przebiega handel międzynarodowy światowy, przez tak zwane „check point”.

Widzimy, jaki wpływ na handel światowy ma właśnie blokada Kanału Sueskiego i przejście dużej liczby kontenerowców wokół Afryki. Podrożenie dostaw, to wszystko przekłada się na opóźnienia w łańcuchu dostaw. Jest to dla nas bardzo ważna sprawa. Obecnie posiadane fregaty są okrętami ponad czterdziestoletnimi. Gen. Tadeusz Kościuszko oraz Gen. Kazimierz Pułaski nie spełniają swoich zadań i nie są w stanie odpowiadać na współczesne zagrożenia. „Miecznik” byłyby właśnie tym narzędziem, które, mówiąc wprost, umożliwią nam realizację polityki morskiej państwa. Są niezbędne, są bardzo ważne, tak aby załogi obecnie eksploatowanych fregat typu Oliver Hazard Perry mogły w miarę płynnie, bez utraty zdolności naszych załóg we wszystkich

korpusach oficerskich, podoficerskich i marynarskich płynnie przejść do realizacji zadań na morzu. Jest to jeden z głównych typów okrętów, które Marynarka Wojenna powinna posiadać, ponieważ jesteśmy państwem z dużym dostępem do morza i tak jak pan przewodniczący wspomniał, z roku na rok notujemy zwiększenie wolumenu towarów. Jeśli chodzi o zabezpieczenie linii komunikacyjnych, dostaw surowców strategicznych, uniemożliwienie blokady morskiej kraju, to, co się dzieje na Morzu Czarnym w tej chwili, to właśnie te okręty są niezbędne dla naszej Marynarki Wojennej. Nie tylko dla Marynarki Wojennej, ale dla sił zbrojnych i dla bezpieczeństwa naszego państwa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Drodzy państwo, w zeszłym roku 8% budżetu państwa składało się z zysków, jakie osiągały porty w Polsce. Otwieram dyskusję. Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Nie ma chętnych. W związku z tym pozwolicie państwo, że zadam kilka pytań.

Na wstępie wspomnieliście państwo o harmonogramie uzgodnionym z Inspektoratem Sił Zbrojnych. My chyba nie otrzymaliśmy tego harmonogramu, tego dokumentu. Czy możemy poprosić o to, aby ten harmonogram zawarty pomiędzy Stocznią Wojenną a Inspektoratem Sił Zbrojnych został nam przesłany? Ten harmonogram, który dostaliśmy w opisowej części wystąpienia pana ministra Budki, jest dość ogólny i nie jest nawet podzielony na półrocza, więc myślę, że to jest coś, co nas nie satysfakcjonuje.

Zastępca dyrektora Departamentu Projektów Strategicznych MAP Paweł Sobczyk:

Panie przewodniczący, jeżeli można. My celowo pokazaliśmy uproszczony harmonogram z racji tego, że transmisja jest ogólnie transmitowana i nie chcielibyśmy pokazywać informacji, które mogłyby być wykorzystane w jakiś sposób, którego byśmy nie chcieli, ale oczywiście dysponujemy takim harmonogramem. Myślę, że mogę się też wypowiedzieć w imieniu ministerstwa, że jeżeli będzie taka potrzeba, to oczywiście taki harmonogram zostanie przedłożony Komisji. Oczywiście we współpracy ze stroną…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czy ten harmonogram ma jakąś klauzulę tajności?

Zastępca dyrektora Departamentu Projektów Strategicznych MAP Paweł Sobczyk:

Nie ma, ale są tam pokazane konkretne procesy, które muszą zaistnieć z konkretnym wskazaniem: kiedy, co, który system będzie instalowany i tak dalej. Starając się pokazać to w taki uproszczony sposób, chcieliśmy pokazać to w taki sposób, jaki jest tutaj, bo każdy może sobie odpowiednio zobrazować, że cięcie blach następuje na początku, potem mamy położenie stępki, wodowanie i przekazanie. Natomiast oczywiście jesteśmy w posiadaniu takiego szczegółowego harmonogramu razem z konkretnymi momentami, kiedy pewne procesy muszą się zadziać. Chciałem tylko powiedzieć, dlaczego tego nie ma, mimo że to posiadamy.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Wiecie państwo, jestem w trochę niewygodnej sytuacji, bo z jednej strony rozumiem jakieś obawy ze strony pana dyrektora, a z drugiej strony, jeżeli dokument nie ma klauzuli tajności, to jak rozumiem, jest dokumentem publicznym. Tak naprawdę posłowie powinni mieć do niego wgląd. Tym bardziej, że jesteśmy jednym z tych szczebli, tego efektywnego nadzoru właścicielskiego, na każdym poziomie. Nie ukrywam, że ten projekt jest na tyle istotny, ja też jestem w niego w jakiś sposób administracyjnie, w sensie poselskiej posługi, zaangażowany od kilku lat, że nie chcę powiedzieć, że to jest moje oczko w głowie na tej Komisji, ale to na pewno będzie jednym z priorytetów bardzo bacznego przyglądania się, czy ten harmonogram jest realizowany. Rozumiem, że czasami terminy nie są dochowane ze względów wyższych, ale wtedy będziemy starali się na bieżąco reagować i wyjaśniać tę sytuację, czy wszystko jest pod należytą kontrolą i czy wszystko posuwa się, tak jak należy. Może w takim razie umówmy się, że nie będziemy omawiać tego harmonogramu na Komisji w sposób transparentny i publiczny, ale jednak chciałbym go otrzymać. Oczywiście jeżeli pozostali posłowie czy któryś z posłów też chciałby go otrzymać, to skoro nie ma klauzuli tajności, to nie ma powodów, żeby takiego dokumentu nie przekazywać. Wręcz jest obowiązek prawny.

Sekretarz stanu w MAP Marcin Kulasek:

Jeżeli mogę. Panie przewodniczący, oczywiście to, co pokazaliśmy podczas tej prezentacji, to jest wypadkowa z rozmów, które przeprowadziliśmy również ze stroną wojskową, ale oczywiście na prośbę pana przewodniczącego wszystkim członkom Komisji oraz posłom taki szczegółowy harmonogram zostanie przekazany. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję bardzo za to zapewnienie panie ministrze. Chcę zapytać o kwestie związane z tym ostatnim slajdem, z tymi informacjami, czyli kamieniami milowymi. Zapewnienie finansowania – co panowie macie na myśli? W jaki sposób projekt jest finansowany? W jaki sposób będzie finansowany przez następne lata? Czy są jakieś rozmowy na ten temat, aby to finansowanie, ten instrument finansowy, w jakiś sposób zmienić?

Sekretarz stanu w MAP Marcin Kulasek:

Panie przewodniczący, jeżeli pan pozwoli, to w tej kwestii wypowiedzą się panowie oficerowie.

Zastępca szefa Agencji Uzbrojenia płk. Piotr Paluch:

Szanowny panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, szanowni panowie ministrowie, szanowni panie i panowie posłowie, pułkownik Paluch, zastępca szefa Agencji Uzbrojenia. Chciałbym poinformować, że ten projekt finansowany jest w ramach centralnych planów rzeczowych resortu obrony narodowej. Istnieje specjalna pozycja w planie modernizacji technicznej. Środki finansowe, które znajdują się w budżecie resortu obrony narodowej, w pełni zabezpieczają finansowanie tego projektu zgodnie z harmonogramem, który wstępnie został przedstawiony w ogólny sposób i nie ma jako takich zagrożeń, że nie ma finansowania tego projektu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, nie obawia się pan, że może być podjęta decyzja, że środki zabezpieczone na ten projekt mogą trafić gdzie indziej?

Sekretarz stanu w MAP Marcin Kulasek:

Panie przewodniczący, rozmawiałem z szefostwem PGZ i oni uważają, że na tę chwilę nie ma takich zagrożeń. Jak państwo zauważycie, w harmonogramie jest na zakładkę, jeżeli chodzi o powstanie tych fregat „Miecznik”. Nie wiem, co mogłoby się wydarzyć, ale chyba tylko zagrożenie w takiej postaci, którą mamy za naszą wschodnią granicą. Myślę, że tylko to mogłoby spowodować, że ten projekt byłby w jakiś sposób uszczuplony albo te trzy fregaty zostałyby przekazane w niepełnej części Marynarce Wojennej.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, dopytam, co ma pan na myśli, mówiąc o sytuacji za wschodnią granicą? Wydaje mi się, że to może tylko zdeterminować nas do realizacji tego projektu.

Sekretarz stanu w MAP Marcin Kulasek:

Zgadzam się z panem. Mam na myśli, że przykładowo zaatakowanie naszego kraju przez Rosję mogłoby spowodować, że coś zostałoby przesunięte, ale oczywiście na tę chwilę nie ma takich zagrożeń.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pkt 2 – brak zmian w konfiguracji okrętu. Czy istnieją jakieś rozmowy, czy do pana admirała, pana komandora, czy też do Stoczni Wojennej wpłynęły jakieś oficjalne pisma, które zmierzałyby do zmiany konfiguracji obecnie przyjętych projektów?

Inspektor Marynarki Wojennej w Dowództwie Generalnym Rodzajów Sił Zbrojnych wiceadmirał Jarosław Ziemiański:

Panie przewodniczący, jeśli chodzi o konfigurację zintegrowanego systemu walki na fregaty projektu „Miecznik”, to te prace zostały zakończone. Zamawiającą agencją jest Agencja Uzbrojenia, także w kontakcie z przemysłem, z naszą Stocznią Wojenną. Wszystkie te dane są zawarte w projekcie. Nie przewidujemy zmian co do ogólnego projektu systemu walki. Tak jak słyszeliśmy we wcześniejszym wystąpieniu, oczywiście czasami w procesie produkcyjnym mogą pojawić się pewne tematy, ale to oczywiście będzie brane pod uwagę

w tym sensie, żeby nie zmieniać ceny projektu, czyli finansowania, nie poszukiwać dodatkowych środków i nie opóźnić całego projektu budowy. Doskonale zdajemy sobie sprawę, że każda, nawet zdawałoby się drobna poprawka projektu, generuje wzrost środków budżetowych niezbędnych na pokrycie pracy, jak i opóźnienia w projekcie. Chcemy tego uniknąć. Trzymamy się tego, co mamy na dzisiaj ustalone i nie powinno być zagrożeń w tym obszarze.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Na ile ewentualne zmiany w konfiguracji okrętu mogłyby się odbić na współpracy Stoczni Wojennej ze szkocką stocznią Babcock? Czy kontrakty uwzględniają możliwość takiej sytuacji? Czy są elastyczne? Czy w jakiś sposób może to wpłynąć na realizację projektu?

Zastępca szefa AU płk. Piotr Paluch:

Panie przewodniczący, jeżeli można dwa słowa. Oczywiście rolą Agencji Uzbrojenia jest zarządzanie tym projektem. Sami dobrze wiemy, że postęp technologiczny postępuje w bardzo szybkim tempie. W dniu dzisiejszym mamy ustaloną konfigurację całego okrętu, całych systemów, które powinny zostać zabudowane na okręcie, niemniej jednak dopuszczamy możliwość, że w przyszłości, jeżeli zaistnieje potrzeba doposażenia tego okrętu w dodatkowe kompetencje, zdolności, które byłyby wymagane przez użytkownika końcowego, po konsultacjach z wykonawcą czy taka modernizacja, modyfikacja jest możliwa do zrealizowania, dopuszczamy możliwość, że w pewnym stopniu będzie zmiana konfiguracji. Niemniej jednak na obecną chwilę konfiguracja okrętu jest domknięta.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jak układa się współpraca ze Szkotami? Czy są tam jakieś kłopoty, którymi powinniśmy zająć się na poziomie międzyrządowym, dyplomatycznym, czy wszystko układa się płynnie?

Zastępca szefa AU płk. Piotr Paluch:

Panie przewodniczący, ponieważ Agencja Uzbrojenia współpracuje w głównej mierze z wykonawcą usługi, czyli konsorcjum, które zostało zawiązane do realizacji tego zadania i my współpracujemy z przedstawicielami Stoczni Wojennej, relacje pomiędzy podwykonawcą, jakim jest firma Babcock, leżą w odpowiedzialności wykonawcy. Niemniej jednak my jako Agencja Uzbrojenia, aby nadzorować pełną realizację, staramy się w jak największym możliwym zakresie, oczywiście nie możemy ingerować w kontakty biznesowe wykonawcy z jego podwykonawcami, ale staramy się zarządzać tym projektem tak daleko, jak to tylko możliwe. W kwestii relacji z partnerem szkockim prosiłbym o zabranie głosu prezesa Stoczni.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo proszę panie prezesie.

Prezes zarządu PGZ Stocznia Wojenna Paweł Lulewicz:

Panie przewodniczący, co do samych relacji one są jak najbardziej prawidłowe i mamy wypracowane ścieżki komunikacji. Wskazaliśmy ten element nie po to, żeby w jakiś sposób prosić o interwencję. Wskazaliśmy te elementy, te wszystkie sześć punktów, które zgodnie z rejestrem ryzyk, który prowadzimy, bo przy tak dużym programie musimy zarządzać tymi ryzykami, więc wskazaliśmy na te ryzyka, które jednocześnie są szansą, ale musimy tego pilnować. Wspólnie z klientem, jak również w ramach konsorcjum, gdzie liderem jest PGZ, przy nadzorze ministra aktywów państwowych, we współpracy z Babcock, na bieżąco zarządzamy tym programem. Natomiast wskazaliśmy tę dokumentację projektową, że im lepsza jakość, tym później mniej problemów i kłopotów na poziomie wykonania. Bardzo mocno zwracamy na to uwagę i również zwracamy na to uwagę naszym brytyjskim partnerom, że oczekujemy od nich, żeby jakość tej dokumentacji technicznej, którą nabyliśmy wraz z licencjami, była na wysokim poziomie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Zgłasza się pan poseł Marek Gróbarczyk.

Poseł Marek Gróbarczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panowie ministrowie, szanowni państwo, pan minister Kulasek raczył stwierdzić, że zagrożenie budowy naszych jednostek jest uzależnione od ataku rosyjskiego. Chcę zapytać, czy dysponuje pan jakimiś informacjami, opracowaniami, które świadczą o tym, że nastąpi atak rosyjski i nastąpi zahamowanie budowy programu „Miecznik"? Czy państwo już przygotowujecie się do skreślenia tego programu z tego powodu, że macie już informację na temat rosyjskiego ataku? W takim razie proszę nam powiedzieć, kiedy ten atak nastąpi, skoro na Komisji podnosi pan, że to atak rosyjski będzie powodem i będzie wpływał na realizację tego projektu? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan minister powiedział, że gdyby doszło do ataku. Nie powiedział, że będzie atak. Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MAP Marcin Kulasek:

Panie pośle, powiem tylko tyle, że jest to pana nadinterpretacja. Mówiłem tylko, że gdyby doszło do ataku, to projekt może być zagrożony. W tej chwili nie ma żadnego zagrożenia, więc nie wiem, co ma pan na myśli. Tyle z mojego sprostowania.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jeszcze raz pan poseł.

Poseł Marek Gróbarczyk (PiS):

Przepraszam, ja nie mam nic na myśli. To pan podniósł ten temat, więc trochę nas to zatrwożyło. Jeśli mówi pan, że nie jest ważne to, co wcześniej pan powiedział, to przyjmujemy to do wiadomości. Dziękuję.

Sekretarz stanu w MAP Marcin Kulasek:

Dobrze. Panie pośle, jeżeli pan pozwoli, to skończę tę polemikę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Szanowni państwo, nie ma więcej pytań co do „Miecznika". Pozwólcie mi państwo, nie miejcie mi za złe, ale jak już mamy tutaj najwyższych szarżą admirałów, komandorów zajmujących się modernizacją naszej Marynarki Wojennej, to zapytam, trochę poza programem i rozumiem, że panowie nie jesteście na dzisiaj przygotowani, ale chcę zapytać o program „Orka". Czy możecie nam panowie powiedzieć, czy w najbliższym czasie możemy liczyć na jakieś rozstrzygnięcia, czy ten proces trwa i czy są plany realizacji tego projektu?

Inspektor Marynarki Wojennej w Dowództwie Generalnym Rodzajów Sił Zbrojnych wiceadmirał Jarosław Ziemiański:

Panie przewodniczący, może zacznę i potem chciałbym przekazać głos przedstawicielom Agencji Uzbrojenia, ponieważ właśnie w Agencji Uzbrojenia pracuję ze spółką, która ma za zadanie opracować rekomendację dotyczącą pozyskania okrętu podwodnego nowego typu kryptonim „Orka". Nowoczesne okręty podwodne są doskonałym narzędziem, tak jak wspominałem o fregatach, a szczególnie w sytuacji, jaką mamy obecnie na Morzu Bałtyckim, bo ona jest bardzo podobna do sytuacji na Morzu Czarnym, czyli przewagi potencjalnego przeciwnika w wielu dziedzinach, jeśli chodzi o potencjał bojowy okrętów nawodnych, podwodnych oraz lotnictwa morskiego, mogącego operować nad akwenem morskim. Okręty podwodne mogą działać w sposób skryty. Morze Bałtyckie jest doskonałym akwenem właśnie do ich działań. Angażują one bardzo dużą liczbę okrętów nawodnych strony przeciwnej, również mogą być angażowane okręty podwodne, a także lotnictwo. Można powiedzieć, że jest to poszukiwanie igły w stogu siana, jeśli chodzi o warunki hydrologiczne na Morzu Bałtyckim. Te okręty byłyby wręcz idealnymi narzędziami, które po pierwsze, dostarczają informacje o zagrożeniach w sposób skryty, mogą to realizować na wiele sposobów, a po drugie, pojedynczy okręt jest zagrożeniem dla, tutaj po sąsiedzku mamy Flotę Bałtycką Federacji Rosyjskiej, czyli nieopodal naszego zespołu portów Gdynia-Gdańsk, bardzo blisko. Stanowi również ten dylemat co do jakichkolwiek możliwych działań strony przeciwnej, agresywnych czy sabotażowych, tak że jest to doskonałe narzędzie. Może realizować zadania w sposób skryty,

długotrwały, co jest również bardzo istotne. Przykład działań okrętów podwodnych – znowu Morze Czarne, wracam do wojny na Morzu Czarnym, gdzie właśnie są okręty podwodne. Strona ukraińska nie ma możliwości ani wykrywania tego typu okrętów, ani ich skutecznego zwalczania. Niestety rażą skutecznie, nawet tak odległe rejony Ukrainy Zachodniej jak Lwów, chociażby rakietami właśnie wystrzeliwanymi spod wody. Te okręty, które mamy w tej chwili w projekcie w planie modernizacji technicznej, miałyby również środki walki, efektory i sensory odpowiadające współczesnym potrzebom, zagrożeniom i również miałyby takie uzbrojenie. Czyli moglibyśmy wykrywać na bardzo dużych odległościach to, co dzieje się po stronie potencjalnego przeciwnika i jakie działania podejmuje. Moglibyśmy odpowiednio adekwatnie i szybko podnosić nasze siły w gotowość i reagować na zagrożenie w taki sposób, żeby uniknąć skutków, które byłyby dla nas tragiczne.

Zastępca szefa AU płk. Piotr Paluch:

Szanowny panie przewodniczący, mając na uwadze klauzulę dzisiejszej rozmowy, a ponieważ jak było przedstawione przez pana admirała Ziemiańskiego, osiągnięcie tych zdolności jest dla nas bardzo ważne, a z drugiej strony jest to bardzo wrażliwy obszar, nie mogę udzielić więcej informacji poza tym, że w Agencji Uzbrojenia trwają prace analityczne i program „Orka" w przyszłości będzie realizowany. Aktualnie jest tak, jak wspominałem: w Agencji Uzbrojenia prowadzone są prace analityczne.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Mogę podpytać, kiedy są plany ich zakończenia, czy to też jest poza klauzulą?

Zastępca szefa AU płk. Piotr Paluch:

Chciałbym uniknąć tej odpowiedzi. Proszę nie wymuszać na mnie udzielania odpowiedzi na to pytanie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Jest jeszcze pytanie.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Panie przewodniczący, chcę dopytać, bo mówimy tutaj o dwóch sprawach. Z jednej strony modernizacja Stoczni, a z drugiej strony program „Miecznik". Chciałbym spytać jedną i drugą ze stron, jakie są koszty całej modernizacji i jej źródła finansowania? Z drugiej strony wiadomo, że źródłem finansowania „Miecznika" jest na pewno MON, więc jaka jest wartość ogólna tego programu? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan prezes Lulewicz, bardzo proszę.

Prezes zarządu PGZ Stocznia Wojenna Paweł Lulewicz:

Szanowni państwo, panie pośle, odpowiadając na pytania, cały program inwestycyjny, który realizujemy w Stoczni, składa się z trzech źródeł. Pierwszym źródłem jest umowa wsparcia, która została zawarta w 2017 roku pomiędzy Skarbem Państwa a Polską Grupą Zbrojeniową, a następnie między Polską Grupą Zbrojeniową a Stocznią Wojenną. Pozostało tam jeszcze około 60 mln zł do wykorzystania na inwestycje. Drugie źródło to jest oczywiście program „Miecznik" – około 200 mln zł. Udało się tutaj wynegocjować środki na budowę potencjału takiego, który pozwala na optymalną realizację tego programu. Trzecie źródło to są środki własne, które tak jak tutaj było prezentowane, w końcu, od dwóch lat, zaczęliśmy zarabiać. Żeby zapewnić szanowną Komisję, my te środki inwestujemy. To nie jest tak, że my te środki przejadamy, tylko my te środki rzeczywiście inwestujemy, ponieważ nie wszystkie zadania inwestycyjne znalazły się w ramach inwestycji zapisanych w programie „Miecznik". Nie wszystkie też zostały przewidziane w umowie w 2017 roku. Jest szereg innych działań, które poprawiają jakość pracy. Mówimy tu o zakupie nowoczesnych narzędzi pracy. Aby ściągnąć z rynku jak najlepszych specjalistów, trzeba im zapewnić odpowiednie środowisko pracy i narzędzia, tak żeby chcieli pracować w naszym zakładzie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł chce dopytać? Proszę.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Program „Miecznik" – jaki jest mniej więcej koszt tych trzech fregat? Czy to jest w ogóle dostępna informacja, czy to jest tajemnica?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pytanie czy gołe okręty, czy z uzbrojeniem? Gdyby panowie mogli podać liczbę.

Zastępca szefa AU płk. Piotr Paluch:

Szanowny panie pośle, udzielam odpowiedzi. Informacja odnośnie do kosztów, jakie zostały ujęte w naszym porozumieniu, w umowie wykonawczej z konsorcjum, została już upubliczniona i jest dostępna. Chciałem tutaj podkreślić wagę infrastruktury, ponieważ oby wszyscy państwo byli świadomi, że infrastruktura jest jednym z elementów osiągania zdolności operacyjnych, jak również obszarem transformacji sił zbrojnych. Pozyskanie okrętów „Miecznik" jest na obecną chwilę uważane przez niektóre grona osób jako tylko pozyskanie sprzętu wojskowego. Niemniej jednak trzeba być świadomym roli i znaczenia infrastruktury, która ma zabezpieczyć w pierwszej kolejności wyprodukowanie tego okrętu, następnie serwisowanie, utrzymanie w gotowości bojowej, jak również prowadzenie wszelkich prac modernizacyjnych, modyfikacyjnych, jak również jest to najlepsze miejsce, aby przeprowadzić szkolenie personelu. Zarówno tego stoczniowego, jak również żołnierzy, oficerów Marynarki Wojennej, którzy będą wykorzystywali ten okręt. Chodzi oczywiście o marynarzy i oficerów marynarki wojennej.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czy pan pułkownik może jeszcze raz udostępnić tę kwotę?

Zastępca szefa AU płk. Piotr Paluch:

Wartość całego projektu wynosi 14 800 000 tys. zł. Mówimy o programie „Miecznik".

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Rozumiem, że te trzy jednostki plus cała obsługa?

Zastępca szefa AU płk. Piotr Paluch:

Tak, odpowiadam na pytanie, trzy okręty plus nie cała infrastruktura, tylko infrastruktura, która została uzgodniona pomiędzy zamawiającym a Stocznią. W głównej mierze mamy tutaj na myśli wszelkiego rodzaju narzędzia specjalistyczne, wyposażenie hal, które będą w przyszłości wykorzystywane do zabezpieczenia funkcjonowania okrętów i będą działały na rzecz sił zbrojnych. Jednocześnie chciałbym poinformować, że w ramach oceny występowania podstawowego interesu bezpieczeństwa państwa takie wymagania zostały zidentyfikowane i dlatego realizację tego projektu powierzyliśmy polskiemu przemysłowi obronnemu, a nie wystąpiliśmy do stoczni zachodniej. Dziękuję serdecznie, skończyłem.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Ja też dziękuję za tę informację, bo jest ona bardzo istotna i ważna.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czyli prawie 15 mld zł to są trzy uzbrojone okręty plus część wyposażenia Stoczni, tak?

Zastępca szefa AU płk. Piotr Paluch:

Panie przewodniczący, tak jest.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panowie, a czy możecie powiedzieć, tutaj chyba pytanie do pana ministra, czy staracie się państwo już teraz o prezentację tego naszego działania, tego zamierzenia inwestycyjnego, na rynkach zbrojeniowych? Ustawianie się w kolejkach, na przykład po okręty podwodne, to jest często 10 lat, zanim taki okręt zostanie przekazany. Czy wychodząc z założenia, że te okręty powstaną i wszystko będzie perfekt, staramy się już gdzieś szukać kontaktów biznesowych? Sytuacja na morzach, jak panowie sami wiecie i powiedzieliście, jest bardzo gorąca i pewnie na okręty najnowszego typu, typu fregata, zapotrzebowanie będzie rosło.

Czy państwo współpracujecie w tym zakresie z resortami czy z ambasadami? Czy polskie resorty zajmujące się ekspozycją naszych dokonań w uzbrojeniu i ich sprzedaży już o tym myślą? Czy licencje, na których budujemy „Mieczniki", na to pozwalają?

Sekretarz stanu w MAP Marcin Kulasek:

Panie przewodniczący, te licencje na pewno dadzą nam kompetencje do dalszej produkcji tych okrętów. Szczegółowo pewnie więcej powie pan prezes Lulewicz, bardzo proszę.

Prezes zarządu PGZ Stocznia Wojenna Paweł Lulewicz:

Dziękuję panie ministrze. Szanowni państwo, oczywiście w uzgodnieniu z naszym klientem już dzisiaj prowadzimy rozmowy, tak aby pamiętając o priorytecie, jakim jest program „Miecznik", zabezpieczyć moce produkcyjne na kolejne lata dla Stoczni Wojennej, tak żeby ten potencjał, który dzisiaj wspólnie budujemy z tak ogromnym wysiłkiem, nie został zaprzepaszczony. Mogę powiedzieć, że te rozmowy i te starania mają już praktyczny wymiar, bo od dwóch lat realizujemy, wprawdzie niewielki w skali, ale już widoczny gołym okiem, kontrakt na rzecz naszego brytyjskiego partnera. O szczegółach, ze względu na tajemnicę handlową, nie jestem upoważniony mówić, natomiast w ramach tego kontraktu mamy cztery podkontrakty. Jeden zrealizowaliśmy z sukcesem. Bardzo dobrze również rozliczyliśmy to zgodnie z najwyższymi normami międzynarodowymi, jeżeli chodzi o jakość. W tej chwili finalizujemy drugi kontrakt i jeszcze dwa kolejne przed nami. Udało nam się pozyskać ten kontrakt i udało się wejść w łańcuch dostaw naszego brytyjskiego partnera, co znakomicie otwiera nam drogę. To, o co pytał pan przewodniczący, czyli o możliwość wejścia na rynek jako wiarygodny partner, który realizuje kontrakty zbrojeniowe dla innych podmiotów, czyli dla krajów trzecich, tak żebyśmy mogli z naszą infrastrukturą, zespołem, który w tej chwili budujemy w Stoczni, móc wykonywać i realizować kontrakty zbrojeniowe dla naszych sojuszników. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jeszcze jedno istotne pytanie, jaki procent tej inwestycji oceniacie państwo, że będzie wykonywany przez polskich producentów?

Prezes zarządu PGZ Stocznia Wojenna Paweł Lulewicz:

Panie przewodniczący, chcę dopytać. Rozumiem, że mówimy o budowie okrętu?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

O budowie okrętu i później jego uzbrojenia. Rozumiem, że to będzie się zmieniało. Najpierw jest pierwsza fregata, która pewnie wymagać będzie dużo większego wsparcia od podmiotów państw trzecich, również od Brytyjczyków, ale potem będziemy starali się skracać te łańcuchy dostaw, tak?

Prezes zarządu PGZ Stocznia Wojenna Paweł Lulewicz:

Tak. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, tutaj musimy dokonać pewnego umownego rozdzielenia, to znaczy, jeżeli mówimy o zintegrowanym systemie walki, czyli to, co najbardziej interesuje naszego klienta i użytkownika, to niestety, ale prawda jest taka, że zdecydowana większość tego uzbrojenia będzie pochodziła od dostawców zagranicznych. To jest fakt i nie ma co się obrażać na rzeczywistość.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie prezesie, czy mógłby pan powiedzieć, co z tego uzbrojenia będzie polskie? To też jest często dyskutowana informacja publiczna.

Prezes zarządu PGZ Stocznia Wojenna Paweł Lulewicz:

Jeżeli chodzi o platformę, czyli o kadłub okrętu wyposażony wraz z elementami zintegrowanego systemu walki, jakimi są systemy łączności i nawigacji, to jest to nasza myśl technologiczna, również we współpracy z partnerami zagranicznymi, ale tutaj ten tak zwany Polish content jest dużo większy, zresztą z powodzeniem realizowany na innym programie „Kormoran" dostarczanym przez Stocznię Wojenną do Stoczni RSB. Natomiast jeżeli chodzi o wykonawców i o kooperację, to tutaj mówimy o dokładnie odwrotnej sytuacji. Zdecydowana większość firm i miejsc pracy powstanie na terenie Trójmiasta, na terenie Pomorza. Mówimy, że w szczycie, czyli za około półtora roku do dwóch lat,

zaangażowanych w budowę „Miecznika" będzie około 2000 ludzi, więc to jest ten realny wpływ na gospodarkę Pomorza. W kontekście tego, o czym mówiliśmy 15 minut temu, czyli budujemy silne grono kooperacji zgodnie z hasłem, które jest rzeczywiście realizowane, które nam przyświeca, czyli: jesteśmy silniejsi razem. Poprzez współpracę, poprzez kooperację, angażujemy już dzisiaj z powodzeniem firmy kaszubskie, które pomagają nam przy realizacji zarówno tego kontraktu brytyjskiego, o którym przed chwilą wspomniałem, jak też są zaangażowane w budowę kadłuba pierwszego „Miecznika".

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie jesteście panowie w stanie powiedzieć, jaki to jest mniej więcej procent tej inwestycji?

Prezes zarządu PGZ Stocznia Wojenna Paweł Lulewicz:

Jeżeli chodzi o pierwszą część wypowiedzi, czyli zintegrowany system walki, to bliżej 90% będą to firmy zagraniczne. Natomiast, jeżeli chodzi o kooperację i zaangażowanie pracowników i firm kooperujących, to jest z kolei 90% polskich podmiotów, polskich firm.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Co będzie naszym produktem w ramach systemów walki?

Prezes zarządu PGZ Stocznia Wojenna Paweł Lulewicz:

Będą to elementy dostarczane przez inną spółkę z grupy PIT-RADWAR, czyli mówimy o armatach OSU-35K oraz mówimy o zintegrowanym systemie łączności, plus mostek nawigacyjny, który też będziemy dostarczali, oczywiście w oparciu o komponenty dostarczane przez partnerów kanadyjskich i niemieckich. To jest nasz wkład, jeżeli chodzi o rozwiązania bardziej zaawansowane technologicznie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję bardzo panie prezesie. Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos? Nie słyszę. Bardzo dziękuję. Zamykam pkt 1 i przechodzimy do pkt 2. Jednocześnie myślę, że najłatwiej będzie, jeżeli państwo dokończycie kwestie Stoczni Wojennej i przejdziecie do Nauty, więc państwo przedstawicie sytuację tych spółek, które są pod nadzorem MAP, a później przejdziemy pod nadzór pana ministra Marchewki. Myślę, że tak będzie najprościej. Potem dyskusja.

Sekretarz stanu w MAP Marcin Kulasek:

Panie przewodniczący, jeżeli pan pozwoli, to dyrektor Sobczyk powie parę zdań na temat Nauty.

Zastępca dyrektora Departamentu Projektów Strategicznych MAP Paweł Sobczyk:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, tak jak zostało to powiedziane na samym początku, w domenie będącej pod nadzorem Ministerstwa Aktywów Państwowych Polskiej Grupy Zbrojeniowej są dwie stocznie. Pierwsza Stocznia to jest ta, o której przed chwilą mówiliśmy, to jest PGZ Stocznia Wojenna, a drugi podmiot, który jest w nadzorze Polskiej Grupy Zbrojeniowej, to jest Stocznia Remontowa Nauta. Trzeba sobie powiedzieć, sięgając do przeszłości i historii kilku posiedzeń Komisji wstecz, że w Stoczni Remontowej Nauta mieliśmy do czynienia ze stratami i kiepską sytuacją, jeżeli chodzi o spółkę, na przestrzeni kilku ostatnich lat. Mogę powiedzieć o tych stratach, które wynikały z działalności w segmencie nowych budów cywilnych. Koszty związane z przechyłem doku nr 1 wraz ze statkiem Hordafor V, kary umownej i upusty z tytułu opóźnień w zakresie kontraktów realizowanych na rzecz MON, straty z tytułu wykorzystywania gwarancji należytego wykonania umów przez klientów Stoczni.

Ta sytuacja została zdiagnozowana o odpowiednie czynności zaradcze, które zostały podjęte. W ramach tych czynności, nazwijmy to naprawczych, 15 kwietnia 2020 r. na wniosek spółki Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ w Gdańsku otworzył przyspieszone postępowanie układowe. W ramach tej restrukturyzacji, o której mówiłem, spółka opracowała, złożyła w sądzie propozycje układowe dla wierzycieli, które określały sposób zaspokojenia wierzycieli, podwykonawców i zobowiązań. 24 sierpnia 2020 r. Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ w Gdańsku wydał postanowienie w przedmiocie przeprowadzenia głosowania nad układem stwierdzenia prawomocności postanowienia układu z dnia 24 sierpnia 2020 r. Przeprowadzenie głosowania nad układem nastąpiło w dniu

4 stycznia 2021 r. Aby ten plan restrukturyzacyjny, o którym przed chwilą powiedziałem, się powiódł, należało podjąć szereg działań i określonych inicjatyw takich jak: zmiana i wdrożenie nowej metodyki zarządzania projektami, wdrożenie nowego modelu operacyjnego spółki, podniesienie efektywności operacyjnej, optymalizacja kosztowa, sprzedaż zbędnych aktywów, optymalizacja grupy kapitałowej Nauta, restrukturyzacja zobowiązań spółki, wdrożenie nowego systemu informatycznego, który pozwoli na jeszcze efektywniejsze zarządzanie spółką. O tym też trzeba powiedzieć, chociaż zawsze jest to informacja przykra, ale należało też zredukować zatrudnienie i zostało to uczynione. Z informacji, które posiadam, raczej starano się nie rozwiązywać umów, tylko stopniowo je wygaszać z osobami, które osiągnęły wiek emerytalny albo zmieniały zatrudnienie. Docelowy model, jaki powinien w naszej ocenie funkcjonować i to zostało już dosyć wyraźnie zaznaczone, jest to, aby te projekty, które są realizowane przez stocznie, były podzielone na dwie domeny: na część wojskową i część cywilną. Część wojskową w zasadzie w całości dedykujemy Stoczni Wojennej.

Wracając jeszcze do tego, co zostało powiedziane, program „Miecznik” nie dość, że pozwoli na realizację budów nowych okrętów, ale pozwoli na zdobycie kompetencji i potencjału do serwisu tych, które są już w użyciu polskich sił zbrojnych. Pozwoli także na zbudowanie kolejnych, o ile takie będzie zapotrzebowanie Marynarki Wojennej i Wojska Polskiego, więc to jest tak naprawdę dwa w jednym. Produkujemy coś nowego, z drugiej strony wzbogacamy się o ten potencjał i o te kompetencje, aby zapewniać to, co już jest w użyciu, ale też wyprodukować jeszcze coś nowego.

Natomiast jeżeli chodzi o Stocznię Remontową Nauta, to tutaj zdiagnozowano jedną z przyczyn, oprócz tych, które wymieniłem, to że spółka bardzo intensywnie pracowała nad tym, aby produkować nowe okręty, a była to działalność nierentowna i odstąpiono od tego. Są inne podmioty na rynku, które te okręty produkują, wytwarzają, budują, które są znacznie sprawniejsze i posiadają znacznie większe kompetencje. Natomiast Stocznia Remontowa skupia się bardzo intensywnie na działalności związanej z serwisem i naprawami tych statków, bo to są statki cywilne, które są w ich dostępności. Mogę też powiedzieć, że z punktu widzenia kogoś, kto nie do końca ma do czynienia z tym przemysłem na co dzień, może się wydawać, że to są działalności konkurencyjne wobec siebie. Spółki tak naprawdę teoretycznie konkurują, natomiast praktycznie konkurencji tutaj raczej odnotować nie można. Stocznia Wojenna ma swój określony komponent, w którym działa. Jest to komponent bardzo precyzyjny i bardzo specjalistyczny. Natomiast Stocznia Remontowa Nauta jest w zasadzie otwarta na każdy rodzaj serwisu, każdy rodzaj napraw, poza tą domeną wojskową, która musi być bardzo precyzyjnie przestrzegana i bardzo precyzyjnie realizowana.

Na chwilę obecną sytuacja Stoczni Remontowej Nauta cyklicznie się poprawia. Mogę też powiedzieć, że spółka już notuje dodatnie wyniki finansowe. Oczywiście sytuacja płynnościowa jest już w pewien sposób stabilna, natomiast cały czas podejmowane są wysiłki ku temu, żeby była ona lepsza i żeby Stocznia się rozwijała, ponieważ ten potencjał stoczniowy, mowa tutaj o domenie państwowej, musi być w naszej ocenie utrzymywany i w gotowości do tego, żeby realizować te zadania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję panie dyrektorze. Pan minister Marchewka wyszedł, więc poproszę pana prezesa Ogryczaka o przedstawienie sytuacji w Grupie Przemysłowej Baltic.

Prezes zarządu Grupy Przemysłowej Baltic sp. z o.o. Henryk Ogryczak:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, nazywam się Henryk Ogryczak i jestem prezesem Grupy Przemysłowej Baltic w Gdańsku. Grupa Przemysłowa Baltic jest matką, holdingiem czterech podmiotów: Stoczni Gdańskiej, Baltic Operator, Energomontaż-Północ Gdynia i Gdynia Maritime Construction. Padały wielkie liczby, ale chcę przejść do tego naszego tematu w tym sensie, że chcę zasygnalizować na forum Wysokiej Komisji, że nasza działalność przestała już być stricte działalnością stoczniową. Słowami wstępu, kontekst wymusza zmiany. Proszę wybaczyć panie prezesie, szanowni państwo i panie prezesie Lulewicz, ale polskie stocznie zostały przegonione o 15-20 lat w stosunku do świata. Dzisiaj szansą, którą mamy, to jest tylko offshore.

W offshore jesteśmy na początkowym etapie i mamy takie same szanse jak wszystkie firmy, które zaczynają na tym etapie. Podam przykład Chińczyków, którzy zrezygnowali z rywalizacji z Zachodem, jeżeli chodzi o samochody osobowe. Skupili się, zrobili projekt samochodów elektrycznych i są krajem dominującym, jeżeli chodzi o dostawy samochodów elektrycznych. Tak samo my mamy dzisiaj szansę, jeżeli chodzi o offshore.

Padły wielkie liczby, ale te liczby nie są wcale wielkie, jeżeli chodzi o offshore. Powiem państwu, że 33 GW, które są na polskim szelfie, to koszt tego wykonania to jest prawie 700 mld zł. Dzisiaj offshore morskich elektrowni wiatrowych to jest największa inwestycja rządu obecnej kadencji. Przyznaję, że byłem zażenowany, że na spotkaniu gabinetowym nie rozmawiano o morskich elektrowniach wiatrowych, tylko mówiono o zupełnie innych tematach. Dzisiaj morskie elektrownie wiatrowe to jest temat, który zapewnia suwerenność energetyczną państwa. Zapewnia suwerenność gospodarczą państwa. Żebyśmy to rozumieli, jeśli nie będzie morskiej elektrowni wiatrowych na morzu, to w Polsce będą blackouty, bo już wiadomo, że niektóre elektrownie nie będą w stanie jej dostarczyć. Tak jak powiedziałem: kontekst wymusza określone zmiany.

Może powiem kilka słów, bo jeżeli chodzi o morskie elektrownie wiatrowe, to wiedza jest różna. Morskie elektrownie wiatrowe to są turbiny wiatrowe i trafostacje. Każda farma wiatrowa wymaga trafostacji. To jest zmiana prądu stałego lub zmiennego na ląd i podniesienie napięć. To już jest inny temat. Powiem państwu, że na przykład gdybyśmy chcieli wykonać program rządowy do 2030 roku, to potrzeba około 1600 turbin i około 60 trafostacji. Na offshore 1 GW to jest 20 mld zł. To są takie liczby, to są całe elektrownie, żebyście państwo zrozumieli tę sytuację. Grupa Przemysłowa Baltic jest własnością Agencji Rozwoju Przemysłu. Grupa Przemysłowa Baltic przygotowała strategię rozwoju do 2030 roku, który ma zapewnić Grupie udział w tym, co nazywa się local content. Muszę to zasygnalizować, bo nie wszyscy państwo o tym wiedzą, że jesteśmy chyba jedynym krajem na świecie, gdzie local content nie jest w żaden sposób regulacyjnie zabezpieczony. Byłem na dużym spotkaniu w Danii z firmami offshore, oczywiście mówiliśmy o local content i jeden z prezesów się pochylił i mówi: nie mów, wy nie macie local content. Wszystkie kraje zapewniają sobie udział w tym biznesie.

Zważywszy na kwoty, co chcę zasygnalizować i w jakimś sensie też sygnalizuję panu przewodniczącemu, morskie elektrownie wiatrowe to jest projekt państwa, żebyśmy postrzegali to w takich kategoriach. To państwo zamawia u deweloperów, państwo płaci, państwo daje incentive, różne zachęty dla deweloperów: ochronę, dopłaty i tak dalej. Niestety, ale też muszę to powiedzieć do pana przewodniczącego, do Wysokiej Komisji, do ewentualnego wykorzystania, ten temat powinien ulegać i być podporządkowany pod tak zwane project management. To jest jeden silny i wielki projekt. Powinno być powiedziane wyraźnie, kiedy co jest potrzebne, kiedy ile gigawatów ma być dostarczone i w jakim czasie. Jeżeli w takim czasie ma być tyle gigawatów, to tyle trzeba turbin wiatrowych, tyle trzeba trafostacji, tyle trzeba tysięcy kilometrów kabla, jaka musi być przygotowana na lądzie, PSA i tak dalej. To się toczy na takiej zasadzie, że są deweloperzy, którzy mają polskich partnerów i ich działalność rozpoczyna się od plaży na morzu. Polscy partnerzy do plaży. Ci partnerzy są zabezpieczeni finansowo przez państwo. Mają ochronę przez tak zwane kontrakty różnicowe. To powinno być poddane temu projektowi. My, będąc własnością Agencji Rozwoju Przemysłu, z udziałem Agencji Rozwoju Przemysłu, w oparciu o ich zasoby jesteśmy w trakcie przygotowania strategii rozwoju do 2030 roku, tak że będziemy zdolni i już jesteśmy do tego zdolni. My się w tym specjalizujemy. W tej chwili mamy strategię bycia najlepszymi i jesteśmy w tej chwili w Polsce, jeżeli chodzi o trafostacje. Czy jest pan minister Marchewka? Specjalizujemy się, jeżeli chodzi o trafostacje. We wrześniu ubiegłego roku przekazaliśmy dwie trafostacje na rynek amerykański – rejon New Jersey. W tej chwili jesteśmy również największymi dostawcami local content dla Baltic Power. Budujemy dwie trafostacje Baltic Power. To będą pierwsze polskie trafostacje dla Baltic Power.

Ten biznes ma się nijak do biznesu stoczniowego. Reżimy finansowe, zdrowy lub nie, bilans takich dostawców, możliwość uczestniczenia w łańcuchu dostaw, to wszystko jest poddawane określonym regułom, regulaminom i audytom. Jeżeli ktoś buduje trafostację, powiedzmy na 5 GW, taki jest teraz poziom, to jest to 100 mld zł. On musi uzyskać

finansowanie na 100 mld zł z kilkudziesięciu banków i wszystkie te banki sprawdzą, czy w tym łańcuchu dostaw nie ma jakiegoś ogniwa, które stanowi ryzyko dla całej farmy. Jedna trafostacja nie jest sprawna i cała farma stoi. Przemysły stoczniowe nie są poddawane takim reżimom. Mówię o strategii, w jakim celu? Bo jest przygotowana strategia i zostały uzyskane wszystkie zgody korporacyjne. W tej chwili jesteśmy dosłownie na finalnym etapie. Realizacja strategii daje Grupie aktywne uczestniczenie w tym programie energetycznym i to jest nasze być albo nie być.

Zadanie wobec państwa. Być może pan przewodniczący uzna, że może należałoby poszerzyć kompetencje Komisji o morskie elektrownie wiatrowe, bo w tej chwili mam takie uczucie, że robimy dwa statki dla Finlandii. Jesteśmy jedynym zakładem, który buduje statki pod naszym imieniem, brandem. Wszystkie statki, konstrukcje czy bloki, które są dostarczane z polskich stoczni, nie są ujawniane na rynku, nie wiadomo, kto je zbudował. Robimy dzisiaj dwa statki, ale to nie jest nasze dziecko, z którego mielibyśmy być dumni. My mówimy wyraźnie – robimy trafostacje i to jest nasz element strategiczny. Chcę powiedzieć, że robimy nie tylko zlecenia krajowe, żeby tego nie zawężać, specjalnie po to wybraliśmy Stany Zjednoczone. Chcę powiedzieć więcej, jakie mamy perspektywy. Perspektywy są ewidentnie związane i wstępne uzgodnienia z największymi inwestorami na świecie są zrobione przy założeniu, że realizujemy naszą uzgodnioną strategię. Bazujemy na tym dokumencie, nie mówimy o naszej aktualnej sytuacji, tylko mówimy o tym, jak będziemy rozwijali się w ramach zabezpieczenia dostaw trafostacji. To jest istotne.

Jeszcze chcę zwrócić uwagę panu przewodniczącemu albo szanownej Komisji, że nadużywamy pojęcia local content. Przykład grupy, którego się wstydzimy, ale niestety nie było już wyboru. Jesteśmy dostawcami dwóch trafostacji dla Baltic Power, to jest spółka ORLEN, i spółki hiszpańskiej Northland do pośrednika duńskiego Bladt. Bladt dodaje sobie zysk do naszej trafostacji, wnosi do konsorcjum z innym Duńczykiem, mówię to w kontekście niedawnej wizyty króla Danii, Bladt dodaje zysk do naszej trafostacji, wnosi do konsorcjum z innym Duńczykiem, który też wnosi swoje rzeczy, dodaje zysk, sumują wszystko razem i wystawiają faktury do Baltic Power. My nie walczymy o takie rozwiązanie. Walczymy, że będziemy tak zwanym tier one. Mamy już partnerów zagranicznych, z którymi będziemy dostawcami bezpośrednio do właściciela, do dewelopera danej farmy wiatrowej. Państwo widzą różnicę, nie ma tej kaskady, tylko jest konsorcjum, jest określona kwota, za którą konsorcjum sprzedaje do dewelopera i w tym konsorcjum dzielimy się marżą zysku. To jest nasza przyszłość. Powtarzam, do tego potrzebne jest zamknięcie w naszej strategii, zabezpieczenie zdrowego bilansu, bo nikt nie zrobi z nami konsorcjum. W konsorcjum partnerzy konsorcjum odpowiadają solidarnie za konsorcjum, więc jeżeli któryś z partnerów jest niepewny, to nikt nie zgodzi się przyjąć go na swoje barki. Stawiamy sobie cel zasadniczy, do tego zmierzam i tylko wtedy mamy szansę wpłynąć na ceny prądu, które będą wydawane z morskich elektrowni wiatrowych. Wtedy będziemy mieli realny wkład Polski, a nie tier four czy tier five. Tylko tier one, dostawy bezpośrednio do dewelopera, bo wtedy mamy pozytywny wpływ na niskie ceny. Bez wkładu na tier one możemy się liczyć z tym, że wszyscy partnerzy, którzy się dzisiaj szykują i widzą nasze opóźnienie, jeżeli chodzi o morskie elektrownie wiatrowe, będą korzystali, a my jako obywatele, będziemy płacili 30 lat albo państwo będzie się męczyło z cenami prądu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie prezesie, rozbudził pan naszą wyobraźnię, ale jeśli mogę poprosić jeszcze o rozwinięcie w kwestii tych dwóch statków, które budujecie. Jakim procentem waszej działalności jest ta działalność stricte stoczniowa, budowa statków?

Prezes zarządu Grupy Przemysłowej Baltic sp. z o.o. Henryk Ogryczak:

To jest absolutny ułamek. To są dwa patrolowce duńskiego Coast Guard, jeden oddany będzie w tym roku, a drugi w przyszłym. Dumą jest to, że to robimy, ale to nie jest nasze dziecko, z którego jesteśmy dumni. My po prostu wypełniamy produkcję, to jest około 25% produkcji, nie więcej. Powtórzę, że naszym celem są morskie elektrownie wiatrowe, ze specjalną uwagą na trafostacje. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, wrócimy do tego.

Prezes zarządu Grupy Przemysłowej Baltic sp. z o.o. Henryk Ogryczak:

Przepraszam, u nas każdy pracownik wie, że mamy kojarzyć się z trafostacjami na świecie, jak Szwajcaria z zegarkami. Wszyscy mają to kojarzyć, bo to jest ewidentny priorytet i cel strategiczny całej Grupy.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Być może wrócimy do tego tematu w dyskusji, a teraz poproszę pana ministra Marchewkę, o przedstawienie informacji w temacie przemysłu stoczniowego i oczywiście nadzorowanych spółek.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, jak już wynika z tej dyskusji i generalnie sytuacji, jeśli chodzi o kwestię nadzoru nad przedsiębiorstwami zajmującymi się działalnością stoczniową, to ta działalność jest rozproszona w tym kontekście, jeśli chodzi o odpowiedzialność w poszczególnych ministerstwach. Z naszego punktu widzenia, z punktu widzenia Ministerstwa Infrastruktury, ten nadzór poprzez Fundusz Rozwoju Spółek pełnimy nad Stocznią Szczecińską „Wulkan" i Stocznią Remontową „Gryfia", które mieszczą się w Szczecinie.

Na samym początku chciałbym powiedzieć pewną rzecz, bo generalnie temat Komisji dotyczy tego, jaka jest strategia wobec sektora stoczniowego i myślę, że tutaj kluczowe jest powiedzenie, że ta strategia powinna opierać się o rachunek ekonomiczny i kompetencje, a nie widzimisię jakiegoś polityka, który przyjeżdża do danego miejsca i mówi: tutaj możecie wybudować jakiś statek albo macie wybudować jakiś statek. Będąc parlamentarzystą ze Szczecina, chcę powiedzieć, że jesteśmy po bardzo złych doświadczeniach i sytuacji, które dotyczyły stępki pod program „Batory", z którego nic do tej pory nie wyszło. Zostało zatopionych kilkanaście milionów złotych. Sprzedano, a wręcz zlikwidowano, Stocznię w Świnoujściu. Te doświadczenia do tej pory są bardzo złe. Chcę powiedzieć, że dzisiaj, z naszego punktu widzenia, kluczowe jest to, aby nadrobić straty i wyprowadzić na prostą wszystkie te działania, które miały miejsce. Chcę państwu przypomnieć i powiedzieć, że w kontekście tych stoczni, które nadzorujemy, w ostatnich latach były wielkie zapowiedzi, które opierały się o kwestie odbudowy Wielkiej Stoczni, przywrócenia wielkości, odbudowy ogromnego przedsiębiorstwa właśnie w Szczecinie. Kiedy patrzę sobie na dane Głównego Urzędu Statystycznego z roczników gospodarki morskiej, chcę powiedzieć, że kiedy popatrzymy na produkcję statków, to w latach 2018-2022, w roczniku statystycznym jest kreska. Kiedy patrzę na legendę, kreska oznacza – zjawisko nie wystąpiło. Chcę tylko powiedzieć, że sprawy związane z kwestią gospodarki morskiej, szczególnie w kontekście stoczniowym, muszą być oparte o rachunek ekonomiczny i sensowne przemyślenia, bo jak widać, z wielkich zapowiedzi zbyt wiele nie wynika. Kiedy popatrzymy na to, jak wyglądały, oczywiście na liczbach, te liczby związane z produkcją statków, to podzieliłem to na czteroletnie okresy, ostatni będzie trzyletni, dlatego że stamtąd pochodzą tylko dane. W latach 2012-2015 wybudowano w Polsce 42 jednostki, w latach 2016-2019 33 jednostki, a w latach 2020-2022 tylko 20 jednostek. W województwie zachodniopomorskim, czyli w miejscu, gdzie mieszczą się dwie stocznie, które nadzorowaliśmy, wyglądało to tak: 2018 rok – 0, 2019 rok – 0, 2020 rok – 1, 2021 rok – 0, 2022 rok – 0. Chcę przypomnieć, że była zapowiadana ustawa o wspieraniu przemysłów stoczniowych i przemysłów komplementarnych. Była to zapowiedź poprzedniego rządu, która miała sprawić, że opłacanie czy budowa statków w Polsce będzie dużo bardziej opłacalna, a przedsiębiorcy, którzy budują statki, będą mieli dużo łatwiejsze warunki do prowadzenia działalności. Chcę państwu powiedzieć albo może nawet postawić retoryczne pytanie, ile przedsiębiorstw skorzystało z tej ustawy? Zero. Po wysłaniu tego do Komisji Europejskiej nawet nie było notyfikacji, dlatego że rząd po prostu wycofał ten projekt. To jest kolejny przykład, że te doświadczenia nie są najlepsze, mówiąc bardzo ostrożnie i delikatnie.

Drugim elementem działalności stoczniowej są oczywiście remonty statków. Między innymi zajmuje się nimi Morska Stocznia Remontowa „Gryfia". Tutaj też podzieliłem

te lata, aby pokazać państwu na liczbach, jak wyglądają efekty w poszczególnych latach w Polsce. W 2012-2015 roku 2363 remonty, lata 2016-2019 już mniej, bo 2108 i lata 2020-2022, za które mamy dane, już 1470, czyli zdecydowanie mniej. Ta sama tendencja dotyczy województwa zachodniopomorskiego. W 2012-2015 – 780 remontów, lata 2016-2019 – 701, czyli o prawie 80 remontów mniej i lata 2020-2022 – 398. Tak wygląda sytuacja, jeśli chodzi o produkcję i o remonty, kiedy popatrzymy na sytuację z perspektywy liczb, twardych danych, które są powszechnie dostępne.

Zwracając jeszcze uwagę na obowiązującą jeszcze do niedawna strategię, która miała mieć bardzo duże znaczenie dla rozwoju przemysłu stoczniowego, czyli tak zwana Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju, której elementem był program „Batory". Z zapowiadanej budowy statków w Szczecinie, w Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia", huczne położenie i uroczystość związana ze stępką, produkcja została przeniesiona do Gdańskiej Stoczni Remontowej, która wchodzi w skład grupy Remontowej Holding. Chcę państwu powiedzieć, że tak jak zostało wskazane w raporcie NIK, który zresztą wielokrotnie omawialiśmy podczas posiedzenia Komisji, nie będę tutaj oczywiście mówił o szczegółach, bo państwo doskonale to znacie, ale wydano kilkanaście milionów złotych na projektowanie statku, które nie zostało zakończone. Wydano pieniądze na zakup kawałka blachy, który miał być stępką, tylko i wyłącznie jako elementu, można powiedzieć wprost, pewnej inscenizacji politycznej na Pochylni Wulkan w Szczecinie, za którą zapłacono, tylko za kawałek blachy, ponad 700 tys. zł. Myślę, że dzisiaj jest ona totalnie bezużyteczna, bo dalej stoi w Stoczni, ale o szczegółach na razie na tym etapie informować nie będę. Zostało to rozliczone i w sumie rozpoczęto projekt zupełnie od nowa. Według informacji, które posiadamy na dziś, projekt realizacji pierwszego promu w Stoczni Remontowej w Trójmieście jest mniej więcej zrealizowany na poziomie 80%. Jesteśmy na etapie bardzo dokładnej rewizji i analiz tego projektu, natomiast Stocznia według naszych informacji na czas wywiązuje się, ze wszystkich obowiązków, które wynikają właśnie z tej umowy.

Następnym elementem programu „Batory" był projekt recyklingowy, tak zwana „Zielona Stocznia", który miał niedużym kosztem wprowadzić nowe funkcjonalności w branży morskiej, w branży stoczniowej na terenie Szczecina. Efekty są w tym zakresie zerowe, więc chcę państwu powiedzieć, że na tym etapie, po tych kilku tygodniach prowadzenia rewizji i sprawdzania wszystkich projektów, które do tej pory były realizowane w sektorze morskim z udziałem oczywiście podmiotów i przedsiębiorstw branży stoczniowej, które podlegają nadzorowi Ministerstwa Infrastruktury, jesteśmy na etapie zmian w nadzorze właścicielskim.

Wczoraj doszło do zmian w zarządzie Stoczni Szczecińskiej „Wulkan", został odwołany dotychczasowy zarząd, rada nadzorcza wyłoniła ze swojego składu pełniącego obowiązki przedstawiciela rady nadzorczej, który będzie sprawował funkcję zarządu. Rozpoczynamy audyty, rewizje wszystkich projektów, szczególnie tego, który dotyczył budowy doku. Chcę państwu przypomnieć, że dok pływający, największy dok na Bałtyku, który został zapowiedziany przez poprzedni rząd, miał być gotowy wstępnie w połowie 2022 roku. Od tego czasu niedługo miną już prawie dwa lata i wiemy, że sytuacja wcale nie jest taka kolorowa, jak zapowiedzieli poprzedni rządzący. To też poddajemy bardzo szczegółowej rewizji. Pozwólcie państwo, że na tym etapie zakończę opowiadanie o sytuacji budowy nowego doku, dlatego że wymaga to przedstawienia szczegółowych informacji, które również w tej chwili zbieramy. Z wielką chęcią przedstawię państwu efekty tego, co do tej pory zostało zrobione albo jakie są opóźnienia, jak bardzo wzrosły koszty realizacji tego przedsięwzięcia, właśnie na odrębnym posiedzeniu, może nawet poświęconym specjalnie tym zagadnieniom wtedy, kiedy po przeprowadzeniu audytu i szczegółowej kontroli w tym zakresie będziemy mieli informacje, które pozwolą na przedstawienie państwu parlamentarzystom i Sejmowi bardziej szczegółowych informacji w tym zakresie.

Jeśli chodzi o Stocznię Remontową „Gryfia", tam też doszło do zmian w zarządzie. Został odwołany były poseł PiS, który pełnił funkcję prezesa. Został on odwołany z funkcji prezesa. Zarząd jest obecnie składający się z ówczesnego wiceprezesa, który odpowiadał za sprawy handlowe, można tak powiedzieć wprost, więc jeśli chodzi o kwestie

dotyczące zbudowania takiej strategii, jak to jest w tytule Komisji, polityki w kontekście funkcjonowania działań stoczniowych, chcę państwu powiedzieć jeszcze jedną ważną rzecz. Do 2015 roku, po trudnej sytuacji, z którą mieliśmy do czynienia w Szczecinie, w kontekście Stoczni został zbudowany Szczeciński Park Przemysłowy, na terenie którego funkcjonowało wówczas około 60 podmiotów, które się prężnie rozwijały. Rolą tego Parku było stworzenie odpowiednich warunków do rozwoju współpracy dla tych przedsiębiorstw. W 2016 roku rozpoczęto procesy, które miały służyć odbudowie wielkiej Stoczni. O efektach tych działań już powiedziałem albo może konkretnie o ich braku. Chcę zapewnić wszystkich, którym leży na sercu interes branży morskiej w Szczecinie, że ci przedsiębiorcy, choć nie są przedsiębiorcami państwowymi tylko prywatnymi, będą ważnym partnerem w dyskusji, będą traktowani podmiotowo, a nie przedmiotowo, bo takie są oczekiwania. Jeżeli mówimy o strategii i o podejściu do polityki stoczniowej, chcę powiedzieć jasno, że ona musi być oparta o szacunek dla tych, którzy tworzą przemysł stoczniowy, szczególnie również w zakresie tych przedsiębiorstw, które są przedsiębiorstwami prywatnymi. Po drugie, ta działalność musi być oparta o rachunek ekonomiczny i kompetencje. Tego będziemy się trzymać i takie mamy plany, jeśli chodzi o realizację tych przedsięwzięć. Chcę jeszcze podkreślić, że w związku z tym, że jesteśmy na etapie zmian w nadzorze właścicielskim i prowadzimy szczegółowe audyty we wszystkich spółkach, zostaną one również przedstawione Wysokiej Komisji w możliwym terminie, kiedy takie szczegółowe informacje zdobędziemy. To tyle tytułem podsumowania. Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję. Panie ministrze, przyznam, że głos w niektórych kwestiach był polemiczny i też nieco zatroskany, bo tak jak pan minister zauważył, dzisiejsze spotkanie jest raczej o tych strategiach na przyszłość i o polityce, jaką aktualny rząd ma wobec przemysłu stoczniowego. Panie ministrze, proszę się nie obrazić, ale to, co pan mówił, słyszę już trzeci rok z rzędu. Oczywiście dawniej, w ławach opozycyjnych, miał pan prawo komentować politykę poprzedniego rządu, jak pan uważał i teraz też ma pan do tego prawo, ale już słyszę, że kolejny raz chce pan się spotykać i rozmawiać o przemyśle stoczniowym nie po to, żeby stworzyć i przedstawić nam strategię nowego rządu, jaka jest wobec przemysłu stoczniowego. Pan już zapowiada, że następnym razem znowu będzie chciał się z nami spotkać i mówić to samo, to znaczy, jak źle były prowadzone wcześniej prace w dwóch stoczniach w Zachodniopomorskiem, bo też nie zgadzam się zupełnie, jeżeli chodzi o takie uderzanie w czambuł w polskie spółki stoczniowe. Poprzednicy wykazali, że niektóre stocznie bardzo dobrze się rozwijały za czasów poprzedniego rządu, tak jak Stocznia Wojenna, która była przecież doprowadzona do upadku, za państwa rządów, panie ministrze. Nauta, która też już wyszła na prostą. Jeżeli chodzi o Polską Grupę Przemysłową Baltica, pan prezes wskazał, że już prawie jesteśmy na prostej.

Rzeczywiście, te zapowiedzi cieszą, że znaleźliśmy tam niszę i możemy konkurować z największymi graczami na świecie, jeżeli chodzi o offshore i z powodzeniem zbudowaliśmy już dwie trafostacje. Rozumiem, że dzięki temu zbudowaliśmy już kompetencję i rozpoznawalność na rynku, więc wydaje się, że tam przyszłość rysuje się raczej w jasnych barwach. Panie ministrze, przyznam szczerze, że spodziewałem się, że przedstawi pan to, co przedstawiał w poprzednich latach. Rzeczywiście, nie wszystko zawsze się udawało, pełna zgoda, chociaż myślę, że pana krytyka jest nie tyle obiektywna co przesadna. Te stocznie, również po pana rządach, po rządach Platformy dziewięć lat temu, były w takim stanie, w jakim były i trudno jest odbudować coś, co jest zrujnowane. Panie ministrze, myślałem, że jednak przedstawi pan jakąś wizję tego, jak to ma wyglądać w przyszłości, a pan w zasadzie nie wypowiedział się w tym zakresie. Panie ministrze, gdyby chciał pan dodać, jakie macie plany na przyszłość, jak sprawić, żeby te zachodniopomorskie stocznie doskonale się rozwijały, żeby tych okrętów, statków było budowanych więcej, a nie mniej. Bardzo prosimy, żeby uzupełnił pan swoją wypowiedź w tym zakresie.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Oczywiście panie przewodniczący, z chęcią panu odpowiem, że zbudowanie jakiejkolwiek strategii najpierw wymaga podsumowania i dokładnego sprawdzenia tego, co poprzedni

rząd po sobie pozostawił. Chcę panu powiedzieć jeszcze raz, że audyt i kontrole, które prowadzimy, tak jak między innymi ta w porcie, pokazują wiele spraw, które będą wymagały bardzo konkretnych interwencji. Jeżeli chciałby pan oczekiwać ode mnie, że bez sprawdzenia stanu faktycznego ktokolwiek będzie rozpoczynał dyskusję o tym, co będzie w przyszłości, to chcę panu powiedzieć, że to musi być podzielone na etapy. Pierwszym etapem jest audyt i sprawdzenie wszystkiego, co się w tych przedsiębiorstwach dzieje, co się wydarzyło. Z każdej strony sprawdzona i obejrzana będzie każda złotówka i każdy projekt. Jeżeli panu i państwu szanownym parlamentarzystom powiedziałem, że wszystkie wielkie projekty, o których była mowa, na które zaplanowano wydatki, naprawdę idące w setki milionów złotych muszą być bardzo szczegółowo sprawdzone przez tych, którzy są do tego kompetentni, żeby ten audyt przeprowadzić, to ja to zapowiedziałem. Wszystko, co jest robione, jest robione w oparciu o kompetencje i o fachowość tych, którzy te sprawy prowadzą i tworzą. Panie przewodniczący, obecnie jest luty i trwają zmiany w nadzorze właścicielskim i właśnie nowy nadzór właścicielski wszystkie swoje działania rozpoczyna od rewizji wszystkich działań, które miały miejsce. Następnym krokiem będzie przedstawienie rzetelnej informacji, czyli położenie kart na stół, mówiąc co, w jakiej sytuacji zostało zrobione albo niezrobione i w jakiej sytuacji jesteśmy obecnie. Następnie będzie przedstawiona propozycja, jak wyjść z trudnych problemów, jak zbudować nową formułę funkcjonowania w ramach tych podmiotów, które nadzorujemy i przekazywać informacje dotyczące wizji rozwoju. Nie będę przedstawiał wizji, bo przez ostatnie lata nasłuchałem się o wizjach i efekty tych wizji są takie, że dzisiaj w niektórych miejscach musimy odkopywać wszystko z gruzu, bo jest tyle problemów. Wolałbym mówić o tym, jaka jest sytuacja do tej pory, co się wydarzyło złego, rozliczyć te wszystkie złe decyzje i mówiąc wprost, wychodzić na prostą. Zapewniam pana przewodniczącego i państwa parlamentarzystów, że taki jest nasz cel. Nie można zbudować strategii i budować wizji, kiedy się nie wie, na jakim dokładnie etapie są te wszystkie projekty. Trzeba przeprowadzić ich rewizje, kontrole, dokładny audyt i proszę mi uwierzyć, te sprawy są dla nas priorytetowe. Kiedy zostaną przedstawione informacje z wyników audytów i kontroli, przedstawię to państwu parlamentarzystom. O wizjach nie będę opowiadał, bo moi poprzednicy mieli w ostatnich latach zbyt wiele wizji, które się nie sprawdziły. Ta sytuacja musi się zupełnie zmienić. Panie przewodniczący, to mam na myśli. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Panie ministrze, moim zdaniem nie ma nic złego w budowaniu wizji. „Miecznik" też był pewną wizją, która teraz jest realizowana. Panie ministrze, oczywiście z przyjemnością przeanalizujemy audyty i te wyniki kontroli, tak jak zawsze robimy na tych Komisjach, ale pozwoli pan, panie ministrze, że wykonamy to razem z tym, jak państwo przygotujecie… Rozumiem, że wyniki kontroli będą podstawą do tego, żeby stworzyć jakiś plan istnienia rozbudowy siódmego biegu, również dla stoczni zachodniopomorskich. Jeśli państwo już otrzymacie te wyniki z audytów, to wtedy, jak rozumiem, ministerstwo, pan minister, przygotuje plan naprawczy dotyczący tego, jak ten sektor ma się rozwijać skutecznie i z pożytkiem dla wszystkich. Jak przygotujecie państwo te plany, to mam nadzieję, że na początku przyszłego roku, będziecie mogli nam to wszystko kompleksowo przygotować. Rozumiem, że to jest zadanie kompleksowe i szerokie. Przemysł stoczniowy jest trudnym przemysłem, ale również bardzo ważnym dla Polski. Mam nadzieję, że jak się spotkamy następnym razem, to pan minister, poza krytyką poprzednich projektów, przedstawi również plan działania i tego, co państwo oczekujecie od tego sektora, jak on ma wyglądać za dwa, trzy, cztery lata. Nie można być politykiem bez wizji, tutaj się z panem ministrem gruntownie nie zgadzam.

Szanowni państwo, otwieram dyskusję we wszystkich tych kwestiach, które zostały wstępnie omówione w pkt 2. Bardzo proszę, pani poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, panie ministrze, przypominam tylko, że mamy nie tylko województwo zachodniopomorskie, ale jest też pomorskie. Szkoda, że pan nie zauważył pracy włożonej w ostatnich osiem lat, jeżeli chodzi o pro-

dukcję stoczniową. Widzę tutaj tendencyjne spojrzenie tylko na swoje województwo, ale nawet gdyby pan tak patrzył, to zauważyłby pan, że jednak pewne zmiany w portach i w stoczniach zostały zrobione, a nikt krzywdy prywatnym przedsiębiorstwom nie zrobił, bo one funkcjonują i mają się doskonale. To po pierwsze.

Po drugie, my już to słowo audyt przez wszystkie przypadki zobaczyliśmy, natomiast zamiast audytować, to ja uczestniczyłam z panem w parlamencie, w wielu kadencjach, jeżeli chodzi o posiedzenia Komisji. Oprócz krytyki naszych propozycji, strategii czy wizji rozumiem, że państwo się przygotowali, znając tę materię, do tego, żeby przeprowadzać własne koncepcje, przekonywać do nich i dostosowywać do już istniejących warunków. To po drugie.

Po trzecie, gdyby nie nasza wizja i plany, które teraz państwo realizują, mam nadzieję, że będą w postaci przedstawienia panu realizacji projektów, to nie mielibyście co robić, bo to rząd Prawa i Sprawiedliwości doprowadził do tego, że jest realizacja projektu „Miecznik". Mamy przed sobą gości i prezesa Grupy Przemysłowej Baltic, który też mówi o konkretach. W związku z tym, gdyby nie nasza ciężka praca, to państwo nie mielibyście o czym rozmawiać na dzisiejszej Komisji, bo nawet osiągnięcia Stoczni Nauta to jest osiągnięcie zarządu, a pan przedstawił je słabo. Rzeczywiście, jest to stocznia wyciągnięta z dużych kłopotów, osiągająca zyski, z pełnym portfelem zamówień. Szkoda, że nie ma pani prezes i mam nadzieję, że zostawicie ją na tym stanowisku, bo w nagrodę za dobre wyniki, tak będzie. Mam prośbę, żeby pan minister mimo wszystko przedstawił jakiś zarys, co, oprócz tego, co mój rząd zostawił, opracował, przeprowadził, zamierza pan zrobić na dzień dzisiejszy. Pewne projekty i pewne założenia wymagają państwa decyzji, niezależnie od ministerstw, w których muszą być podjęte, czy w Kancelarii Premiera. W związku z tym proszę udzielić informacji, z jakimi prośbami funkcjonujące przedsiębiorstwa, które pan przejął jako Ministerstwo Gospodarki Morskiej, zwróciły się, żebyście państwo czy inne ministerstwa podpisali, zaakceptowali? Te projekty wymagają konkretnych decyzji w czasie, bo one potem rzutują na jak najszybszą realizację i niewchodzenie w płacenie jakichś kar, zanim państwo te audyty wykonacie. Proszę, żebyście państwo wzięli to pod uwagę.

Mam pytanie do pana prezesa Ogryczaka. Czy na dzień dzisiejszy projekt, o którym pan mówi, choć mówimy o stoczniowym, ja zgadzam się z tą koncepcją i cieszę się, że państwo macie te osiągnięcia, ale ja mam takie pytanie, jakie na dzień dzisiejszy macie państwo projekty, które wymagają podjęcia decyzji przez obecny rząd w jak najszybszym czasie, które spowodują, że ich podjęcie będzie umożliwiać państwu realizację konkretnych przedsięwzięć? Rozumiem, że te wszystkie przedsiębiorstwa funkcjonują, więc oprócz tego w pracę, która nie została przerwana, musi być wdrożony minister i cała kadra. Tak sobie to wyobrażam, bo jest pewna kontynuacja. Mam pytanie, czy są jakieś projekty, gdzie na dzień dzisiejszy państwo potrzebujecie takich szybkich decyzji? Do pana ministra, ile takich decyzji państwo musicie podjąć i ile przedsiębiorstw zwróciło się do państwa, żeby można było kontynuować pracę bez wykonywania audytów? Rozumiem, że jest wiele osób, które uczestniczyły w projektowaniu, w podejmowaniu decyzji korporacyjnych, w zatwierdzaniu w Kancelarii Premiera i że państwo przez te trzy miesiące zdążyliście już zidentyfikować to pole działania, mając doświadczenie parlamentarne i wielu z państwa ministerialne? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan minister Marchewka i pan prezes.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Szanowna pani poseł, to prawda, pracowaliśmy w poprzednich Komisjach w ramach tego obszaru odpowiedzialności, ale to, że mówię o sprawach dotyczących Szczecina, zaznaczyłem na początku, że to wynika z kwestii związanych z nadzorem właścicielskim. Jako Ministerstwo Infrastruktury mamy nadzór właścicielski właśnie nad tymi podmiotami, o których mówiłem, czyli Stocznią Remontową „Gryfia" i Stocznią Szczecińską „Wulkan", które są spółkami córkami Funduszu Rozwoju Spółek i dlatego jako odpowiedzialny za nadzór właścicielski mówiłem właśnie o tym obszarze, a nie o innych podmiotach.

Szanowna pani poseł, już powiedziałem, że strategii nie można budować bez szczegółowej analizy i tego, co ma miejsce, więc chcę państwa zapewnić, że pierwszym elementem budowania jakiejkolwiek strategii będzie szczegółowy opis stanu faktycznego, nad którym pracujemy. Wszystkie inwestycje czy projekty, o których wspomniałem, mają swoje konsekwencje. Firmy, jako przedsiębiorstwa należące do Skarbu Państwa, realizują swoje działania według założonych i określonych wcześniej celów. Jeszcze raz podkreślę, to nie jest tak, że przychodzi polityk i mówi: tutaj proszę coś zrobić. To nie może być postawione na głowie. Przedsiębiorstwa mają swoje zarządy, swoje cele i to oni te cele wyznaczają. Chcę państwu powiedzieć, że funkcjonowanie sektora stoczniowego, do tej pory tak rozproszonego, bo nie dokonaliśmy w tym zakresie żadnych zmian – decyzja o tym, żeby przedsiębiorstwa związane z przemysłem stoczniowym znajdowały się w nadzorach różnych ministerstw to jest coś, co przejęliśmy, więc stąd informacja o tym, że część podlega pod ministra aktywów państwowych, część przedsiębiorstw pod ministra infrastruktury, a część pośrednio pod KPRM. Jeżeli pani posłanka oczekuje przedstawienia jakiejkolwiek strategii, to podkreślam jeszcze raz – strategia i jej budowanie zostanie rozpoczęte krokiem dotyczącym przedstawienia dokładnego stanu faktycznego w sytuacji inwestycji, które są prowadzone. Przecież taka sprawa jak budowa doku nie jest inwestycją, która pojawiła się nagle. Przecież to miało być skończone ponad dwa lata temu, a sytuacja, którą zastaliśmy, z punktu widzenia nadzoru właścicielskiego pokazuje jasno, że wiele spraw nie poszło zgodnie z planem. Nie tylko z harmonogramem, kiedy patrzymy na kalendarz, ale też ze sprawami związanymi z finansami. To wymaga konkretnych działań, aby je dobrze opisać, tak żeby również panią poseł dokładnie o tym poinformować, jakie są efekty tego, co się do tej pory działo. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan prezes Ogryczak.

Prezes zarządu Grupy Przemysłowej Baltic sp. z o.o. Henryk Ogryczak:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, pani poseł, szanowni państwo, wydaje mi się, że mamy pewną przewagę. Być może kiedy mówimy o tej sytuacji, która wynika z faktu, że jesteśmy własnością Agencji Rozwoju Przemysłu, czyli nasza strategia de facto zawsze jest skojarzona z celami strategicznymi Agencji Rozwoju Przemysłu. Kiedy podejmujemy wszystkie decyzje korporacyjne, to naszym właścicielem jest Agencja Rozwoju Przemysłu. Rzeczywiście, w tej chwili strategia do 2030 roku jest na etapie absolutnie finalnym i w międzyczasie przeszła wszystkie zgody korporacyjne. Jest ona realizowana łącznie ze wsparciem Agencji Rozwoju Przemysłu. Mamy świadomość tego, pan minister trafnie stwierdził, że jedną ze słabości naszego sektora jest rozproszenie właścicielskie. Nie wiem czy tak samo rozumie pan minister, bo ja rozumiem, że tam był Fundusz Rozwoju Spółek. Prawda, panie ministrze?

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czy może pan odpowiedzieć na moje pytanie?

Prezes zarządu Grupy Przemysłowej Baltic sp. z o.o. Henryk Ogryczak:

Tak. Mamy decyzję, która jest na etapie absolutnie finalnym i wiąże się w układzie korporacyjnym z decyzją właściciela Agencji Rozwoju Przemysłu. To jest sprawa na dzień dzisiejszy.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czyli wszystko jest na bieżąco?

Prezes zarządu Grupy Przemysłowej Baltic sp. z o.o. Henryk Ogryczak:

Nie chcę być aż tak miły. Tam też są opóźnienia.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

To już sobie panowie sami wyjaśnią.

Prezes zarządu Grupy Przemysłowej Baltic sp. z o.o. Henryk Ogryczak:

Dziękuję bardzo panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł Marek Gróbarczyk.

Poseł Marek Gróbarczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Trudno się odzywać po takiej wypowiedzi, ale myślę, że dobrze się dzieje, że pan minister Marchewka przejął nad tym nadzór. Myślę, że te audyty rozpocznie od 2008 roku, kiedy to likwidował przemysł stoczniowy w Szczecinie, nie na zasadzie biznesplanu przedsiębiorstw, ale decyzją jego rządu, jego premiera Donalda Tuska, który wywalił na zbity pysk tysiące ludzi. Co tworząc? Nic nie tworząc w tym zakresie, bo przecież skandaliczne przekazanie dzierżawy terenów postoczniowych spółce Kraftport, której wartość szacowano na 5000 zł, oparła się o sąd i cały proces, który z tego wynikał.

Na dzień dzisiejszy nieistotne jest to, co państwo robiliście, bo najważniejsza jest przyszłość. Zawsze najważniejsza jest przyszłość. Panie ministrze, myślę, że to już koniec tych filmików, które robił pan sobie przed „Gryfią" zaklejając, wyśmiewając produkcję lodołamaczy, innych rzeczy czy cały czas filmując stępkę. Dobrze, że ją pan filmował, jak najbardziej, ale to już koniec takiego zachowania. Teraz jest pan odpowiedzialny za stocznię, musi pan wymyślić coś konkretnego. Zakłady, które pan nadzoruje, niczego nie wymyślą, jeżeli nie będą miały wsparcia finansowego. Takie wsparcie panu pozostawiliśmy, o czym mówił pan prezes Ogryczak, któremu niezwykle gratuluję za ten wkład, a przede wszystkim za inwencję, którą poczynił w swojej stoczni. Panu natomiast zostało blisko 300 mln zł żywej gotówki na koncie, którą może pan teraz obrócić w każdy inny sposób. To jest pytanie, czy pan obróci ją na budowę Biedronki, którą pan również firmował jako ówczesny radny Szczecina na terenach postoczniowych, bo taki był cel państwa funkcjonowania? Czy jednak uniesie się pan, jak już pan wsiadł na tego wysokiego konia i stworzy pan rozwiązanie, które pomoże w funkcjonowaniu przemysłu stoczniowego? Bo przemysł stoczniowy dla Szczecina jest fundamentalny. Funkcjonowanie tego miasta nie może się odbywać bez mocnego zakładu pracy. A chcę panu powiedzieć, że tak jak ostatnio pisałem, nawet niezależne źródła wskazują na pojawienie się dziesiątek miejsc pracy w przemyśle stoczniowym i to w Szczecinie. To jest odmienne od tego, co państwo robiliście, bo wy na grandę zwalnialiście pracowników, ograniczając to wszystko. Natomiast pytanie, które chcę panu zadać dzisiaj, jest zasadnicze. Ptaszki ćwierkają na mieście, że będziecie wyprzedawać Stocznię „Gryfia" przede wszystkim, jeśli chodzi o wyspę, która ma się stać terenem deweloperskiego rozwoju, a macie już pewne doświadczenie w tym zakresie, chociażby właśnie w postaci budowy Biedronki, a z drugiej strony te decyzje, które przez pana, jako radnego, były również wtedy podejmowane, o wyprowadzaniu poszczególnych wydziałów „Gryfii", które dzisiaj wróciły i myślę, że za chwilę przedstawi pan wyniki finansowe z „Gryfii" zbadane oczywiście w odpowiedni sposób, które udowodnią, że dzisiaj znajduje się ona w dobrej kondycji. Na pewno rokuje na przyszłość. Czy waszą ideą jest to, żeby zlikwidować Stocznię „Gryfia" na wyspie i w ten sposób kontynuować tę politykę w ramach rozwoju deweloperki?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie pośle, mam do pana wielką prośbę, proszę nie rozpowszechniać fake newsów. Nikt nie ma takich planów, więc bardzo proszę nie powtarzać w żaden sposób niepopartych argumentów.

Poseł Marek Gróbarczyk (PiS):

Ja tylko pytam. Proszę nie mówić, że rozpowszechniam fake newsy.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Stawia pan tezę i insynuuje, więc bardzo pana proszę, żeby pan nie rozpowszechniał fake newsów, tak samo jak rozpowszechniał pan fake newsy na swoim Twitterze, mówiąc o tym, że budowa terminala kontenerowego w Świnoujściu została zablokowana. Panie pośle, to jest moja prośba do pana.

Panie pośle, powiedział pan o tym, że przemysł stoczniowy jest fundamentalny dla Szczecina. Zgodzę się, to prawda. Tylko że fundament, który pan próbował zbudować,

niestety chyba jest z gliny, dlatego że wszędzie gdzie jest mowa o budowie statków w województwie zachodniopomorskim w czasie pana rządów, w większości tych lat jest kreska, zjawisko nie wystąpiło. Tak było. Jeśli chodzi o kwestię remontów te liczby też były mniejsze. Użył pan takiego sformułowania o milionach złotych, którymi można obrócić. Powiedzmy sobie wprost, tu nie chodzi o żadne obracanie milionami. Chcę powiedzieć jasno, wszystkie działania inwestycyjne i projekty muszą być oparte o rachunek ekonomiczny. To nie chodzi o to, żeby szukać środków finansowych, bo ja to tak odczytuję, że pan mówi, że są pieniądze po to, żeby gdzieś podosypywać. Przecież każda inwestycja, są tutaj przedstawiciele różnych instytucji naszego państwa, w tym KPRM i wszyscy wiedzą, że wszystkie pieniądze, które są pieniędzmi publicznymi, jeżeli są inwestowane w jakiekolwiek przedsięwzięcia, to muszą być to przedsięwzięcia, które są rentowne. To są przedsięwzięcia, które muszą się opierać o biznesplan, o rzetelnie przygotowane umowy inwestycyjne i wtedy można mówić o jakichkolwiek inwestycjach, więc rzucanie haseł o obracaniu milionami jest dla mnie trochę dziwne. Nie do końca to rozumiem i nie wiem, co pan ma na myśli, mówiąc coś takiego.

Kolejna kwestia i to też już są jakieś insynuacje: jako radny wyprowadzał wydziały z „Gryfii". Przepraszam, pozwoli pan, że nie będę się do tego odnosił, bo chyba pan nie wie co jest kompetencją radnego i kto nadzoruje stocznie. Nie będę się do tego odnosił panie pośle. Pozwoli pan, że nie będę o tym mówić. Podsumowując tę kwestię, chcę jeszcze powiedzieć, że te wielkie wizje, te wielkie projekty, o których między innymi pan, panie pośle, opowiadał przez ostatnie lata, nie przyniosły żadnego efektu. Dzisiaj moją rolą i chcę to podkreślić jasno: im będzie mniej polityki właśnie w tych miejscach, o których dzisiaj rozmawiamy, tym lepiej dla gospodarki, tym lepiej dla tego przemysłu. To chcę powiedzieć. Pan również był tym, który wykorzystywał te firmy do tego, aby mówiąc wprost – uprawiać polityczną propagandę. Nie będę mówił o stępce, ale doskonale wiemy, że po tym jak zmieniliście nazwę ze Szczecińskiego Parku Przemysłowego, w którym funkcjonowało kilkadziesiąt podmiotów, na Stocznia Szczecińska „Wulkan", to chodziliście w tej Stoczni w kaskach z wielkimi logotypami, pokazując to, jak wielkie projekty są robione. Kto robił te projekty w dużej części? Prywatni przedsiębiorcy. Chcę dzisiaj powiedzieć jasno, że następuje zmiana myślenia i traktowania tych, którzy funkcjonują na takich właśnie terenach jak Stocznia Szczecińska „Wulkan". Ci przedsiębiorcy będą traktowani podmiotowo.

Pani poseł, chcę jeszcze powiedzieć, że kwestie dotyczące tego traktowania prywatnych przedsiębiorców – chcę panią może tylko zainspirować albo zachęcić do rozmowy z tymi, którzy prowadzą swoje działalności gospodarcze na terenie Stoczni Szczecińskiej „Wulkan". Myślę, że doświadczenia, które pani przedstawią i o których opowiedzą, zmienią pani punkt widzenia, bo wcale nie jest tak świetnie, jak do tej pory wszyscy mówili. Podkreślę jeszcze raz: im będzie mniej polityki w tej działalności, tym lepiej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł Marek Gróbarczyk.

Poseł Marek Gróbarczyk (PiS):

Jeśli mogę, to odniosę się tylko do jednej kwestii, bo o innych nie chce pan już pamiętać ani roztrząsać. Myślę, że jeśli pan nie wie, co zrobić z taką ilością pieniędzy, którą ma pan u siebie w spółce, to niech ją pan przekaże panu prezesowi Ogryczakowi, który dokładnie wie, co z tym zrobić i jak je zainwestować w rozwój swojej branży. Z drugiej strony, jak się panu wydaje, że cokolwiek można stworzyć, a już w ogóle wydać pieniądze, bez biznesplanu, to gratuluję tej wiedzy. Panie ministrze, gratuluję pana wiedzy jako doktor ekonomii.

Jeszcze odnośnie państwowych środków, bo pragnę przypomnieć, że miliard złotych na zasadach budżetowych został przekazany do PŻM i PŻB w ramach Promów Polskich. Ostatecznie 190 mln zł zostało przekazane do FRS oczywiście w ramach realizacji projektu budowy doku pływającego. To wszystko zostało uczynione w oparciu o obowiązujące prawo i regułę budżetową, z zachowaniem wszelkiej dyscypliny, więc myślę, że na tyle pan ma gotowe rozwiązania, które może pan stosować, że niczego tutaj nie trzeba w zasadzie zmieniać tylko kopiować. Tylko to jest właśnie najgorsze, czy pan

w ogóle chce coś takiego robić? Ale to jest zupełnie inna sprawa. Natomiast wniosek, który płynie dzisiaj z tego, co pan mówi – obracać pieniądze, obracać tymi pieniędzmi, to lepiej niech pan przekaże ten FRS panu prezesowi Ogryczakowi, bo to jest bardzo dobry kierunek obszarowy w ramach rozwoju, a ten Szczecin to już trudno.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):
Pani poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Nie chcę robić konkurencji panu prezesowi Ogryczakowi, ale Polskie Linie Oceaniczne też mogą się załapać na te pieniądze. Możecie państwo też włączyć armatorów w cały obszarowy projekt i zbudować bardzo dobry projekt w oparciu o firmy i inwestycje, które poczyniliśmy, jeżeli chodzi o flotę czy przyszłość w tej dziedzinie, więc jakiś zaczątek jest.

Nie ma mniej polityki. Pan jest politykiem, ministrem, polityka jest wszędzie. Jesteśmy organem ustawodawczym, kontrolujemy rząd i wprowadzamy przepisy i zasady, które państwo muszą realizować. My też jesteśmy często i gęsto prezesami i odpowiedzialnymi osobami, które muszą przestrzegać zasad w biznesie. Pan minister już mnie wyprzedził, bo bez biznesplanu i pewnych zasad, które w nim funkcjonują, niemożliwe jest jakiekolwiek przedsięwzięcie i jego realizacja. Mógłby się pan powstrzymać i nie iść tak daleko, jeżeli chodzi o krytykę, czy ktoś stosował się do tych zasad, czy nie, bo bez tego nie da się przeprowadzić danych inwestycji. Chciałabym, żeby zachować szacunek dla osób, które nad tym pracowały, żeby nie teoretyzować tylko wiedzieć, jaka to jest odpowiedzialność i jakim wyzwaniom administracyjnym trzeba sprostać, żeby to wszystko było na właściwym poziomie i zgodne z prawem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):
Minister Marchewka.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:
Chcę jeszcze powiedzieć jedną zasadniczą kwestię. Panie pośle, doskonale zdaję sobie z tego sprawę, że po fiasku programu „Batory” został przekazany miliard złotych na realizację trzeciej i czwartej jednostki w opcji. Chcę panu tylko powiedzieć, że myślałem, że po stępce, już nie może być gorzej. Tylko to chcę panu powiedzieć. Natomiast w 2017 roku, kiedy rozpoczęła się budowa promu w Stoczni w Szczecinie, niemiecka konkurencja podjęła decyzję o budowie swoich promów napędzanych na LNG tam, gdzie im się to opłacało, czyli zrobili to w Azji. Od ponad roku po Bałtyku, na liniach, które są obsługiwane przez polskich armatorów, pływają dwa nowoczesne promy o długości ładunkowej około 4000 m. Jakie są efekty tych zaniechań? Doskonale pan wie, bo rynek jest zawsze pewnego rodzaju tortem, który jest obsługiwany przez różnych armatorów. Po tym kiedy zostały wprowadzone nowe jednostki przez niemieckiego operatora, konkurencję dla Unity Line i dla Polferries, znacząco spadła liczba ciężarówek, które są ładowane na promy polskich armatorów, a wzrosła na tych niemieckich. Doskonale zdaje sobie pan z tego sprawę, że to, o czym mówię, o tym wielkim projekcie, o tych wizjach, które pan miał, doprowadziły do bardzo trudnej sytuacji polskich armatorów. Dzisiaj naszym zadaniem, mówiąc wprost, nie jest budowanie wielkich wizji, ale doganianie i naprawienie tych strat, które przez lata doprowadziły do trudnej sytuacji polskich armatorów. Panie pośle, wie pan doskonale, że te decyzje, to były pańskie decyzje. Pan wie, że na linii Świnoujście-Ystad też niedługo może się okazać, nawet gazety o tym piszą, że będzie chciał wejść kolejny przewoźnik. Kto wydał decyzję o budowie tej rampy? Wie pan, czyj tam jest podpis do obsługi tych promów? Wie pan?

Poseł Marek Gróbarczyk (PiS):
Ale o której rampie pan mówi?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:
No właśnie, więc chcę panu tylko powiedzieć, że dzisiaj mamy sytuację, w której lata zaniedbań doprowadziły do trudnej sytuacji. Naprawdę chcę powiedzieć jasno, że naszą rolą jest nadrobienie strat. Bardzo bym chciał, aby te działania, które będą podejmowane, były podejmowane na podstawie rachunku ekonomicznego, rzetelnych przesła-

nek, kompetencji, a nie na takich decyzjach, które do tej pory zapadały, gdzie palcem wskazywało się, co ma być gdzie robione, bo efekty tego, tak jak mówię, są bardzo trudne. Niestety najbardziej cierpią na tym spółki, które są armatorami, które należą do Skarbu Państwa, bo gdyby nie ta decyzja, to pewnie nie byłoby tego problemu, że ten kawałek tortu i udział w tym rynku, oczywiście opisuję to obrazowo, nie zmniejszałby się i zagraniczna konkurencja nie zabierałaby ładunków polskim armatorom. Niestety, ale takie są smutne efekty zaniechań ostatnich lat.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, trochę zbaczamy z tematu. Rozmawiamy o przemyśle stoczniowym. Pan poseł Gróbarczyk.

Poseł Marek Gróbarczyk (PiS):

Panie ministrze, teraz to ja proszę, żeby nie rozpowszechniał pan fake newsów, jeśli chodzi o rampę, bo rampa została wybudowana w porcie Świnoujście i w porcie Szczecin. Mało tego, ma pan zmodernizowane nabrzeże, czwarte i piąte w Świnoujściu, blisko 300 m nabrzeża, ma pan modernizowany cały port w Szczecinie, na DB ma pan wybudowaną nową rampę, z której zjeżdżają Abramsy, więc o czym pan w ogóle opowiada? Niech pan zrobi szczegółowy audyt tego, może faktycznie to jest rozwiązanie, żeby dowiedział się pan dokładnie, o co w tym wszystkim chodzi.

Przed panem stoi teraz zadanie, żeby nie wpuścić innych operatorów. Przede wszystkim Fine Lines i z drugiej strony TT-Line, które aplikuje o kolejne sloty w Świnoujściu. O to pana proszą dzisiaj armatorzy PŻB, PŻM i Euro-Afryka, bo to będzie dla nich zabójcze, jeżeli pan zgodzi się na to, żeby te sloty zostały wykorzystane przez konkurencję. Mało tego, przecież za chwilę kolejny terminal chce dostać zgodę na wejście, oczywiście w Świnoujściu, więc to też jest pana odpowiedzialność dzisiaj, w ramach polskich armatorów. Myślę, że przedstawi pan wyniki PŻM, mówiąc, że taka ruina, katastrofa i pokaże, jakie są wyniki finansowe PŻM w najbliższym czasie, ale to chyba po tym audycie, który chce pan zrobić, jak się pan wszystkiego dowie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Szanowni państwo, panie ministrze, oczywiście udzielę panu głosu, ale najpierw mój krótki komentarz. Panowie, jest tutaj bardzo wielu znamienitych gości. Też chciałbym zadać jeszcze kilka pytań odnośnie sektora stoczniowego, więc prosiłbym już nie zbaczać na inne tematy. Będzie oddzielne posiedzenie Komisji przeznaczone dla naszych przewoźników, armatorów, w związku z czym nie debatujmy nad kolejnym tematem, który nie jest przedmiotem dzisiejszego posiedzenia Komisji. Bardzo proszę, pan minister Marchewka. Panie ministrze, bardzo proszę o krótką odpowiedź.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Ta odpowiedź będzie przedstawiać prawdę. Panie pośle, po pierwsze, chcę powiedzieć, że do tematu PŻM w ogóle się nie odnosiłem, więc to jest po raz kolejny pana insynuacja. Chcę powiedzieć panu jedno, jeżeli pan do mnie mówi, że moim zadaniem jest niewpuszczenie konkurencji i wymienił pan nazwę operatora Fine Lines, to pan wie, że ten operator chce działać na euroterminalu, prawda? Mogę państwu pokazać ten dokument. Wiecie państwo, kto podpisał się pod zgodą na wydanie pozwolenia lokalizacyjnego na postawienie rampy do obsługi właśnie promów poza terminalem, czyli poza spółką Skarbu Państwa? Pan Gróbarczyk. Teraz pan Gróbarczyk ma czelność do mnie mówić, że ja mam kogoś gdzieś zatrzymywać, skoro sam podpisał decyzję o pozwoleniu lokalizacyjnym na budowę tej rampy w euroterminalu. Mogę panu to przynieść. Chce pan zobaczyć to, że po raz kolejny rozpowszechnia pan fake newsy? Przyniosę to panu i pan zobaczy. Mówi pan o tym, że rolą rządu jest zatrzymywanie kogoś, a to pan wydał zgodę na to, żeby poza TPŚ mogły podpływać promy. Pan takie rzeczy w ogóle mówi? To ja nie wiem albo ja panu będę przypominał, albo przynosił panu dokumenty, które podpisywał pan wcześniej, bo taka jest prawda.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Szanowny panie ministrze, przyznam, że nie widzę związku między tym, że zbudowana jest rampa, a pewnie w postępowaniach przetargowych co do tego, kto później z tych

ramp chce korzystać... To chyba dobrze, że jest rampa? Jest na terenie portu… Ale pewnie różni prywatni operatorzy będą starać się tę rampę wykorzystywać. Zakładam, że im więcej ramp, tym lepiej dla rozwoju portu. Tak mi się wydaje. Proszę, kończmy ten temat. Pan prezes zgłaszał się do wypowiedzi. Bardzo proszę się przedstawić.

Przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej MSR Gryfia Szczecin Włodzimierz Wiśniewski:

Włodzimierz Wiśniewski, Wolny Związek Zawodowy Pracowników Gospodarki Morskiej Gryfia Szczecin. W sumie wiele wątków zostało tu poruszonych. Znam zarówno pana ministra Gróbarczyka, jak i znam pana Marchewkę i do pana Gróbarczyka mam prośbę, żeby jak o wizjach, to realnych. Niemcy mieli taką wizję, że promy pływają. My mamy taką wizję, że promów nie mamy. Rozmawialiśmy w 2015 roku i w 2016 roku, mój związek popierał budowę promu w Zachodniopomorskiem, gdzie delikatnie mówiąc, nie wszyscy się z tym zgadzali. Wyszło wam, jak wyszło. Nie wiem, jak to się skończy, ale dzisiaj podoba mi się to, co mówi minister Marchewka, bo ja tak w życiu stosuję: najpierw realia ekonomiczne, mocny fundament, a później wizje i dobrze na tym wychodzę. Tylko mam prośbę do ekipy ministra Marchewki, jako przewodniczący związku, żeby pamiętać, żeby w wizjach, które będą po tych audytach, stoczniowiec miał godną pracę i godną płacę. Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję. Zgłasza się pan minister.

Sekretarz stanu w MAP Marcin Kulasek:

Panie przewodniczący, jeżeli mogę sobie pozwolić, mam taką uwagę. Jeżeli nie ma pytań do panów oficerów, bo jest wymiana ciosów politycznych, to niekoniecznie, żebyśmy ich zatrzymywali. Myślę, że mają ważniejsze rzeczy przed sobą.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ja już nie mam pytań do panów oficerów, chociaż panowie oficerowie w rozmowie w kuluarach sami zapowiedzieli, że chcieliby uczestniczyć w całej dyskusji, więc panie ministrze, jeżeli ktoś pragnie wiedzy, to nie można mu jej odmówić. Jeżeli chodzi o mnie, to nie mam pytań. Nie wiem, czy ktoś z państwa posłów chciałby zadać jakieś pytania do Nauty albo do Stoczni Wojennej? Nie ma. Dziękuję państwu bardzo. Jeżeli się spieszycie, to oczywiście bardzo dziękujemy za państwa obecność.

Mam pytania do pana prezesa Ogryczaka. Panie prezesie, wspomniał pan o tym, że kończy się budowanie strategii dla spółki do 2030 roku. Co to znaczy, że kończy się budowa tej strategii i czy to znaczy, że otrzymam ją w niedalekim czasie? To jest jedno. Drugie, co jakiś czas płyną do mnie pewne niepokoje ze strony związków zawodowych ze spółki Gdynia Energomontaż. Prosiłbym o wyjaśnienie, w jakiej kondycji jest spółka Energomontaż i jakie są państwa plany wobec tej spółki? Również wobec załogi pracującej w tej spółce.

Prezes zarządu Grupy Przemysłowej Baltic sp. z o.o. Henryk Ogryczak:

Dziękuję bardzo. Strategia Grupy Przemysłowej Baltic na lata do 2030 została opracowana. Przeszła wszystkie zgody korporacyjne i została tylko finalna decyzja…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo przepraszam, ale proszę dać się wypowiedzieć panu prezesowi. Jeśli ktoś będzie chciał zadać pytania, to po wypowiedzi pana prezesa.

Prezes zarządu Grupy Przemysłowej Baltic sp. z o.o. Henryk Ogryczak:

Chciałbym odpowiedzieć, proszę powtórzyć pytanie.

Doradca Klubu Parlamentarnego PSL-TD Jakub Dulski:

Czy ta strategia została zakomunikowana w Grupie? Czy grupa może wnieść coś w treść strategii?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przepraszam, ale my nawet nie wiemy, kim pan jest. Przepraszam, ale to ja prowadzę obrady. Jeśli raz zwracam panu uwagę, to proszę się zastosować do moich próśb.

Doradca Klubu Parlamentarnego PSL-TD Jakub Dulski:

Pan prezes poprosił, żebym dopytał, bo chciał odpowiedzieć. Przepraszam, Jakub Dulski, doradca Klubu Parlamentarnego PSL-TD i jednocześnie doradca społeczny zarządu Energomontaż.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Jeśli będzie pan chciał się wypowiedzieć, to oddam panu głos, ale nie w tej chwili.

Prezes zarządu Grupy Przemysłowej Baltic sp. z o.o. Henryk Ogryczak:

Wysoka Komisjo, strategia została przygotowana finalnie w trzecim kwartale ubiegłego roku. Przeszła wszystkie zgody korporacyjne. W tej chwili jest na etapie decyzji finalnej właściciela Agencji Rozwoju Przemysłu. Taka jest kolejność, jeżeli chodzi o przyjęcie strategii. Jeżeli chodzi o związki zawodowe…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czyli kiedy to nastąpi?

Prezes zarządu Grupy Przemysłowej Baltic sp. z o.o. Henryk Ogryczak:

To jest już decyzja właściciela Agencji Rozwoju Przemysłu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czyli pytać panią minister, tak?

Prezes zarządu Grupy Przemysłowej Baltic sp. z o.o. Henryk Ogryczak:

Muszę państwu powiedzieć, że właścicielem Agencji Rozwoju Przemysłu jest Kancelaria Prezesa Rady Ministrów.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czyli pytać pana premiera, dobrze.

Prezes zarządu Grupy Przemysłowej Baltic sp. z o.o. Henryk Ogryczak:

Tak. Druga kwestia jest taka, od razu wyjaśnienia dla pana społecznego doradcy Energomontażu, od 2023 roku działa nowy zarząd. Żeby była jasność, w tym składzie działa trochę ponad rok. Nowy zarząd zastał degrengoladę, jeżeli chodzi o spółkę Energomontaż Gdynia. Jest pan tego świadom? Zna pan wyniki końcowe tej spółki? Przepraszam, nie chcę odpowiedzi, bo to nie jest sprawdzanie. To nie o to chodzi. Wysiłki całej Grupy są po to, żeby uratować tę spółkę. Całej Grupy. Grupa poniosła horrendalne, kilkudziesięciomilionowe straty. Mam takie uczucie, że pan jej broni. Nigdy się pan ze mną nie spotkał, a dzisiaj przyjechał pan mnie zaatakować. Bardzo mi przykro.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie prezesie, ale to nie pan zadaje teraz pytania. Proszę o odpowiedź na moje pytanie.

Prezes zarządu Grupy Przemysłowej Baltic sp. z o.o. Henryk Ogryczak:

To jest nieeleganckie. Nie musiałbym teraz wyciągać tu naszych rzeczy. Niech pan się teraz nie odzywa. Bardzo proszę.

Doradca Klubu Parlamentarnego PSL-TD Jakub Dulski:

Wszystkim prezesom Grupy ciężko się dostać do gabinetu pana prezesa.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Znowu. Przepraszam bardzo, ale za chwilę przestanę być tak wyrozumiały. Tak jak mówiłem, to ja zadałem pytanie panu prezesowi. Teraz nie ma innych pytań. Teraz pan prezes odpowiada na moje pytanie.

Prezes zarządu Grupy Przemysłowej Baltic sp. z o.o. Henryk Ogryczak:

Odpowiadam. Cała Grupa poniosła kilkudziesięciomilionowe koszty, czyli pracownicy Grupy, żeby uratować tę spółkę. Spółka nie była kooperatywna w swoim kryzysie. Wiele ludzi zostało wyrzuconych na zasadzie prawie, że nadużyć finansowych, nielojalności wobec matki, gra na kosztach, finansach i tak dalej. Przepraszam, że to mówię. Naprawdę, bez udziału Grupy ta spółka by nie przetrwała. Nie będę mówił, czym się kierowaliśmy. Wcale nie miłością do EPG, tylko interesem biznesu Grupy. Przedwczoraj mieliśmy duże spotkanie z tamtejszą panią prezes i dzisiaj jedynym źródłem utrzymania

Energomontażu Gdynia są zamówienia skierowane od Grupy do tej spółki. Spółka przy pomocy i działaniach Grupy uzyskała zgodę na układ. Bez udziału Grupy ta spółka nie miałaby zgody na układ sądowy. Grupa zmieniła zarząd, powołała nowego prezesa, który dostał instrukcję, jak ma postępować i w tej chwili jedyne zlecenia są od Grupy Przemysłowej Baltic. Energomontaż Gdynia niestety ciągle zalega z restrukturyzacją. Struktura pracownicza jest tam ciągle nieefektywna, ale to jest nasza wewnętrzna sprawa. Jeżeli pan uznał, żeby wyciągać tę kwestię na posiedzeniu Komisji, to po prostu nie znam takiego zachowania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie prezesie, jak teraz rysuje pan przyszłość tej spółki?

Prezes zarządu Grupy Przemysłowej Baltic sp. z o.o. Henryk Ogryczak:

Nie będę wchodził w szczegóły, ale nie utrzymujemy przy życiu Energomontażu Gdynia. Przy horrendalnych, kilkudziesięciomilionowych stratach, które poniosła, to są potężne konsekwencje finansowe dla Grupy, ale w jakimś sensie jesteśmy zmuszeni ich ratować i utrzymywać. Niech pan nie kręci głową, bo za mało pan wie. Bezczelność z pańskiej strony.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panowie, ja tu nie widzę na razie żadnej bezczelności, więc spokojnie.

Prezes zarządu Grupy Przemysłowej Baltic sp. z o.o. Henryk Ogryczak:

Z każdym będziemy się spotykali. Kooperatywną osobą jest tam pani prezes, członek zarządu. Będziemy się spotykali w tym sensie, że przekażemy im informację w większej perspektywie, co mają robić, na jakich warunkach kosztowych. Żeby była jasność, tam nie ma już sytuacji, w której będą mogli swobodnie kalkulować koszty. To pozwoli im dotrwać.

Proszę zwrócić uwagę na jeszcze jedną rzecz – oni mają układ zamknięty. Dzisiaj dla Grupy, która ratuje tę spółkę, ona ma wartość zerową, a my ją ratujemy. Przed tą spółką stoi zadanie na przyszłość, w kolejnych latach, zgodnie z układem, wykonywać spłaty dla wierzycieli. Tak, w tej chwili im pomagamy. Nie ma żadnych innych zleceń zewnętrznych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie prezesie, w takim razie, po wysłuchaniu pana wypowiedzi, nasuwa mi się zasadnicze pytanie, czy ta spółka posiada szczególne kompetencje i jest potencjalnie zdolna do realizacji zamówień? Czy będzie ciągłość zamówień dla tej spółki? Bo w innym przypadku nie do końca rozumiem, dlaczego… Patrzę też na to biznesowo, ale rozumiem, że w innym przypadku działalność tej spółki nie jest aktywem tylko obciążeniem. Proszę wyjaśnić, dalej pytam o przyszłość tej spółki, jakie są jej walory i czy ona może stanowić ważny element budowy chociażby tych trafostacji, bo wiem, że ta spółka kiedyś się tym zajmowała? Czy ci ludzie, pracownicy, mają niezbędne do tego kompetencje? Z tego co wiem, zajmowali się tym przez lata. Nie rozumiem idei, bo przecież bazujemy na przepisach prawa. Działanie na szkodę spółki to jest przestępstwo i pan prezes odpowiada nawet swoim majątkiem za takie działania jako członek zarządu i rady nadzorczej. Przepraszam, że może na takie wysokie C podnoszę poziom tej dyskusji, ale nie do końca rozumiem te tłumaczenia. Jeżeli coś się nie kalkuluje i nie sprawdza biznesowo, to nie ratuje się tego na siłę, a jeżeli jest jakaś szansa, że ten podmiot będzie przynosić zyski, jest ważnym komponentem budowy, chociażby trafostacji, że większym ryzykiem byłoby zlikwidowanie tej spółki, to też to rozumiem. Prosiłbym tutaj o większą jasność. Proszę się przedstawić.

Wiceprezes zarządu Grupy Przemysłowej Baltic sp. z o.o. Marek Gorzelewski:

Marek Gorzelewski, wiceprezes Grupy Przemysłowej i prezes Stoczni Gdańskiej sp. z o.o. Energomontaż-Północ Gdynia faktycznie przeszedł tę restrukturyzację. Można powiedzieć, że z naszym dużym udziałem udało się ją rozpocząć. To nie jest tak, że spółka jest utrzymywana charytatywnie. W 2022-2023 roku nastąpiło przejęcie projektu, który był projektem podpisanym przez inną spółkę z grupy Baltic Operator, a EPG brało udział

w realizacji projektu, więc dużym wysiłkiem była kontynuacja tego projektu absolutnie z udziałem EPG.

Pytał pan o strategię. Oczywiście ta strategia w momencie, kiedy zostanie finalnie przyjęta, bo faktycznie to też jest dla nas sprawa bardzo istotna. Tak jak prezes Ogryczak mówił – nasze być albo nie być. Tak że liczymy, że to zadzieje się bardzo szybko. Nie liczymy tego w miesiącach. Liczymy w dniach, w tygodniach, aż to się zadzieje. Jeżeli będziemy realizować projekty na trafostacjach, to absolutnie rozważamy udział EPG na zdrowych, rynkowych zasadach. Tak że tu nie ma mowy o żadnych działaniach charytatywnych. To musi być zgodne z rachunkiem ekonomicznym. Dzisiaj EPG kontynuuje jedyny projekt, który robi właśnie Baltic Power, o którym tutaj była mowa. EPG jest częścią tego projektu i wykonuje zlecenia na tym projekcie. Chcielibyśmy, aby po przyjęciu tej strategii dysponować aktywami, możliwościami przyjęcia kolejnych zamówień, bo w naszej strategii są bardzo realne projekty.

Wcześniej pani poseł pytała o te projekty. Tak, w strategii są konkretne projekty i my dzisiaj rozmawiamy na temat konkretnych. Prowadzimy projekty budowy trafostacji i EPG absolutnie jest podmiotem, który może brać w tym udział, tak samo jak bierze udział w realizacji projektu Baltic Power. Tak to wygląda. Oprócz tego zachęcamy bardzo mocno zarząd EPG już w zasadzie od roku, w momencie kiedy zaczęły się te działania restrukturyzacyjne, do poszukiwania zleceń z naszym udziałem lub bez naszego udziału, bo my jako Grupa w ramach umowy wewnętrznej też mamy obszar handlowy, natomiast nic nie stoi na przeszkodzie, żeby zarząd EPG poszukiwał mniejszych zleceń, które EPG jest w stanie realizować. Trzeba wziąć pod uwagę, że dzisiaj sytuacja EPG jest na tyle trudna, że ta firma nie ma zdolności gwarancyjnych, nie ma możliwości występowania praktycznie przy żadnych dużych projektach jako strona kontraktu, tak jak to było jeszcze parę lat temu. Dzisiaj ten podmiot nie ma dostępnej linii poręczeniowej na duże projekty offshore. Wymagania klientów na rynku offshore są dosyć wysokie, łącznie z gwarancją spółki matki sięgającej właściciela. EPG dzisiaj tych zdolności nie ma i my chcemy absolutnie, żeby ta spółka realizowała, ale trzeba na to spojrzeć realnie. Dzisiaj w Grupie podmiotem, który może przyjmować zlecenia i z którym klienci rozmawiają ze względu na przede wszystkim możliwości gwarancyjne, jest inna spółka z grupy Baltic Operator, ale EPG nie jest absolutnie skreślona w grupie. Nikt tego nie powiedział.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Jeżeli ma pan jakieś pytanie, to proszę się przedstawić.

Doradca Klubu Parlamentarnego PSL-TD Jakub Dulski:

Jakub Dulski, doradca Klubu Parlamentarnego PSL-TD i jednocześnie od miesiąca doradca społeczny zarządu EPG. Ta sytuacja rzeczywiście jest skomplikowana, tak jak panowie prezesi mówią, natomiast dlaczego zapytałem o strategię. Dlatego że ciężko dyskutuje się o dokumencie, który nie jest przedstawiany w Grupie. Wedle mojej najlepszej wiedzy nie jest komunikowany w ramach Grupy. EPG wydaje mi się, że ma uzasadnione obawy co do tego, jak ta strategia będzie traktować spółkę. Moje pytanie było konkretne i panie prezesie proszę nie traktować tego jako jakąś bezczelność. To też kosztuje wszystkich dużo nerwów, tam na miejscu – w Gdańsku i w Gdyni. Moje pytanie było takie: czy ta strategia będzie w Grupie? Czy została zakomunikowana w Grupie? Czy projekt strategii został zakomunikowany w Grupie? Czy spółki, które są w Grupie, będą mogły wnieść wkład, uwagi, do tej strategii? Czy Grupa nie przewiduje czegoś takiego wobec spółek córek? Ta umowa o obsłudze, o której mówi pan wiceprezes, też wymusza pewne rzeczy i rzeczywiście samodzielna działalność spółki z wielu powodów jest ograniczona. Spółka na przykład nie ma samodzielnej obsługi prawnej. Jest tutaj zdana na Grupę. Nie da się oddzielić spółki od Grupy, więc mówienie, że spółka jest samodzielnym podmiotem… W jakimś sensie jest, ale w jakimś sensie nie jest. Moje pytanie jest przede wszystkim o strategię. Dziękuję bardzo.

Wiceprezes zarządu Grupy Przemysłowej Baltic sp. z o.o. Marek Gorzelewski:

Tak jak powiedziałem, strategia jest w momencie jej zatwierdzenia na tym ostatnim etapie, czyli tutaj jest to w rękach KPRM, zostanie formalnie zakomunikowana, przekazana spółkom, natomiast oczywiście, że zarządy spółek znają zarys strategii. Brały też udział

w jej tworzeniu. W przypadku spółki EPG tak naprawdę strategia opiera się na realizacji planu restrukturyzacji. Tutaj nie ma innego dokumentu. Ta spółka ma przyjęty plan restrukturyzacji i to jest jej strategia. Tam nie ma żadnego osobnego dokumentu, jeżeli chodzi chociażby o model finansowy, o strukturę klientów, z którymi spółka chce współpracować. To jest plan restrukturyzacji jeden do jeden. Plan jest stworzony przy bardzo aktywnym udziale zarządu EPG. Natomiast w przypadku innych spółek oczywiście ta strategia formalnie tak samo będzie przekazana do realizacji do spółek, tylko ona musi zostać zatwierdzona, dlatego że dzisiaj nie mamy możliwości jej pełnego wdrożenia, ponieważ ona nie jest przyjęta przez ostatni organ, który musi podjąć tę decyzję.

Doradca Klubu Parlamentarnego PSL-TD Jakub Dulski:

Czy byłaby możliwość udostępnienia, czy zwiększenia zaangażowania spółek będących w Grupie w kształtowaniu tej strategii?

Wiceprezes zarządu Grupy Przemysłowej Baltic sp. z o.o. Marek Gorzelewski:

Nie wiem, czy to jest pytanie na to miejsce, do pana i na tym forum.

Doradca Klubu Parlamentarnego PSL-TD Jakub Dulski:

To by zbudowało zaufanie.

Wiceprezes zarządu Grupy Przemysłowej Baltic sp. z o.o. Marek Gorzelewski:

Tak jak pan prezes zaznaczył, prowadzimy dialog ze spółką EPG. Chociażby nawet wczoraj było spotkanie z panią prezes i absolutnie mamy zamiar prowadzić tę komunikację i podnieść na wyższy poziom. Nie robimy nic w tajemnicy i niezgodnie z rachunkiem ekonomicznym.

Doradca Klubu Parlamentarnego PSL-TD Jakub Dulski:

W dobrej wierze dziękuję i dziękuję panu przewodniczącemu, że mogłem też zabrać głos.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie ma za co, zawsze każdemu daję głos. Pozwolicie państwo w takim razie, że skierujemy pytanie do pana prezesa Donalda Tuska, w jakim terminie, jakie jest jego stanowisko wobec przygotowanego projektu strategii Grupy. To jest całego ARP czy tylko państwa Grupy?

Prezes zarządu Grupy Przemysłowej Baltic sp. z o.o. Henryk Ogryczak:

Grupa Przemysłowa Baltic.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Wobec przygotowanej przez ARP strategii dla Grupy Przemysłowej Baltic. Jakie jest stanowisko prezesa Rady Ministrów i kiedy zamierza podjąć w tym zakresie decyzję? Przyjąć tę strategię, zmodyfikować ją, czy też odrzucić? Jakie są plany Kancelarii Premiera?

Dyrektor Departamentu Instrumentów Rozwojowych KPRM Grzegorz Pazura:

Szanowny panie przewodniczący, Grzegorz Pazura, Departament Instrumentów Rozwojowych, Kancelaria Prezesa Rady Ministrów. Jeśli można, chciałbym udzielić odpowiedzi na pytanie pana przewodniczącego. My, jako Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, sprawujemy nadzór właścicielski nad spółką ARP SA i w tym zakresie wszelkie wnioski, które wpływają w przedmiocie odbycia walnego zgromadzenia, są przez nas analizowane. W najbliższym czasie zaplanowane zostało przez zarząd ARP odbycie walnego zgromadzenia w przedmiocie między innymi spraw dotyczących Grupy Przemysłowej Baltic.

Jeżeli można, to chcę dodać, bo to jest informacją jawną, że aktualnie trwa proces legislacyjny dotyczący projektu rozporządzenia Rady Ministrów przenoszącego uprawnienia właścicielskie z Kancelarii Prezesa Rady Ministrów do Ministerstwa Aktywów Państwowych. Po wejściu w życie tego rozporządzenia uprawnienie Skarbu Państwa, przysługujące aktualnie prezesowi Rady Ministrów, będzie wykonywał minister aktywów państwowych. Taki projekt rozporządzenia dostępny jest między innymi na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji.

Jeżeli chodzi o ten dodatkowy wniosek i ewentualne dodatkowe informacje jest też wiceprezes Michalski z Agencji Rozwoju Przemysłu, który ewentualnie mógłby udzielić dodatkowych informacji w tym zakresie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Czy pan prezes Michalski chce udzielić dodatkowych informacji?

Wiceprezes zarządu ARP SA Krzysztof Michalski:

Dziękuję. Panie przewodniczący, dodając tylko krótko do tych informacji, to my, jako walne zgromadzenie, już zaakceptowaliśmy tę strategię. Natomiast wniosek o dokapitalizowanie Grupy Przemysłowej Baltic, tak żeby była ona zdolna realizować tę strategię, rzeczywiście został skierowany do wykonującego wobec nas nadzór Prezesa Rady Ministrów. Mamy nadzieję, że zwołane przez nas walne zgromadzenie 1 marca będzie mogło się odbyć i ten punkt będzie mógł być zrealizowany. Znajduje się już w porządku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Dzisiaj jest to jeszcze w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, więc spytamy Kancelarię o to, o czym rozmawialiśmy.

Szanowni państwo, nie ma więcej głosów w dyskusji, więc bardzo państwu dziękuję za to spotkanie. To są zawsze trudne rozmowy, bo przemysł stoczniowy, jak państwo wiecie, jest trudny, ale daj Boże, że będzie się pięknie rozwijał w Polsce. Dziękuję. Wszystkiego dobrego. Zamykam posiedzenie Komisji.